Nr. 7

Cena 1 zł.



POLSKA FLOTA NARODOWA

ORGAN · STOŁECZNEGO · KOMITETU · FLOTY · NARODOWEJ

POLSKA
FLOTA NARODOWA

ORGAN STOŁECZNEGO KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

WYCHODZI 1-GO i 15-GO KAŻDEGO MIESIĄCA

Nr. 7. **Warszawa, 1 czerwca 1931 r.** **Rok I.**

REDAKTOR NACZELNY: GEN. MARJUSZ ZARUSKI

REDAKTOR: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

TREŚĆ NUMERU:

Okładkę malował art. mal. Edmund John.

Z ŻYCIA KOMITETU FLOTY NARODOWEJ



P. Prezydent Rzeczypospolitej przyjął na specjalnej audjencji generalnego sekretarza Komitetu Floty Narodowej, gen. Marjusza Zaruskiego w sprawach związanych z Komitetem.

KILKA OSTATNICH TYGODNI

Bez większego oddźwięku w społeczeństwie polskiem minęło kilka ostatnich tygodni, obfitujących w niezwykle ważkie wydarzenia w polityce międzynarodowej, wydarzenia bezpośrednio związane z życiem naszej ustawicznej troski o wybrzeże i morze.

Sprawa Jerzyka w Gdańsku, ostatnia sesja genewska, poświęcenie i spuszczenie na wodę olbrzymiego pancernika niemieckiego „Deutschland“ w Kielu...

Luźne, zdawałoby się na pozór epizody, wydarzenia nie mające żadnego duchowego związku nie wpływające bynajmniej w sumie na całokształt zagadnień polskich na wybrzeżu. Tak jednak nie jest. Opinja polska winna czuć się wstrząśnięta do głębi wymienionymi wypadkami, winna odnaleźć w nich pewną ciągłość i przeczuwać następstwa, które łatwo, bo przy pierwszej sprzyjającej okoliczności, mogą się stać conajmniej groźnymi dla państwowego bytu odrodzonej Ojczyzny.

Oburzająca w swej perfidji sprawa Jerzyka, polskiego marynarza, okrutnie storturowanego przez szowinistów pruskich w Gdańsku — to oblicze prawdziwe wojującej hakaty, ziejącej jadem nienawiści do wszystkiego co polskie i marzącej ustawicznie o dniu odwetu, odwetu krwawego i barbarzyńskiego za sprawiedliwość dziejową, która się w roku 1918 nad narodem naszym spełniła. I wszystko to, co dzieje się w Gdańsku, znajduje swoje źródło w Berlinie. Stamtąd idą rozkazy, stamtąd płynie wroga nam propaganda i stamtąd wreszcie ożywia się wciąż hasło o niemieckości polskiego miasta Gdańska.

Znalazło to szczególny swój wyraz na majowej sesji Ligi Narodów w Genewie.

Gdy na porządku obrad zjawiły się sprawy gdańskie, natychmiast punktem centralnym zagadnienia stało się stanowisko wysokiego komisarza w Wolnem Mieście. Senat gdański chciał w nim widzieć ostatnio jedynie sędziego w sporach z Polską i nic poza tem. Uniemożliwiano w ten sposób wysokiemu komisarzowi wywieranie jakiegokolwiek wpływu na sprawy bieżące, a nawet otrzymywanie o nich dokładnych, oficjalnych danych. Rada Ligi stanęła wobec dwóch zagadnień: pierwsze, to ukrócenie wybujałych temperamentów nacjonalistycznych organizacji w Gdańsku — drugie, bez którego pierwsze jest nie do załatwienia — to wzmocnienie stanowiska wysokiego komisarza.

Minister spraw zagranicznych Rzeszy niemieckiej, p. Curtius, był kategorycznie przeciwny wzmocnieniu stanowiska hr. Graviny. Uważał wszelkie definicje praw jego za niebezpieczne, pragnąc pozostawić gdańskim władzom niczem nieskrępowaną swobodę tolerowania działalności bojówek. Była to odpowiedź na raport ministra Hendersona, referenta spraw gdańskich, która wywołała tylko wrażenie pewnego nadużycia stanowiska: podkreślał p. Curtius, że mówi jako przewodniczący rady, a mówił, jak minister spraw zagranicznych Rzeszy.

Ogólne wrażenie debaty gdańskiej jest raczej dodatnie dla nas. Zrozumiano, że stosunki na terenie Wolnego Miasta są istotnie zaognione. Przekonano się, że Niemcy dmuchają w te iskry, a w Genewie arogują sobie prawo pierwszego głosu w sprawach gdańskich. Robią to niezręcznie jednak i z właściwą sobie bezwzględnością.

Nie można więc poprzestać na przyjęciu tych faktów do wiadomości jedynie. Rzadka u nas spoistość organizacyjna i wspólny zdecydowany front społeczny miałyby tu wiele do zdziałania. Przyczyniłyby się przedewszystkiem do ulżenia ciężkiej doli naszych rodaków w Gdańsku, a następnie zamanifestowałyby przed światem o należytem zrozumieniu przez Naród polski jego słusznych praw i umiejętności obronienia skrawka nadmorskiej ziemi.

Budować więc trzeba flotę wojenną własnym wysiłkiem, nie oglądać się na to, co uczyni Rząd i ile na to da w danym roku. Pamiętać trzeba, że spontaniczny wysiłek społeczeństwa niemieckiego w ciągu zaledwie pięćdziesięciu lat uczynił z Rzeszy potęgę morską, z którą liczył się najpoważniej cały świat.

To też dziś, gdy składki, gromadzące się w Komitecie Floty Narodowej, narastają tak wolno, tak leniwą ręką społeczności są przekazywane, — społeczeństwo niemieckie przystępuje znów do odbudowy swej floty wojennej i posiada patrjotyczny plan działania.

Plan ten nie jest wcale dwuznaczny. Znalazł on przedewszystkiem swój wyraz w memorjale niemieckiego ministra Groenera, w sprawie budowy niedawno spuszczonego na wodę pancernika „Deutschland“.

W memorjale tym Groener udowadnia że za koniecznością budowy pancernika olbrzyma przemawiają następujące względy:

„Flota niemiecka będzie mogła swe zadanie wypełnić, jeśli będzie panowała na Bałtyku. Panowanie na Bałtyku jest dzisiaj faktem w zestawieniu z siłą zbrojną morską, którą Polska chwilowo posiada. Nie będzie to możliwe w razie rozbudowania polskiej floty, z czem będzie się trzeba liczyć“.

„...flota niemiecka, po zastąpieniu okrętów linjowych przez pancerniki, opanuje w stosunku do Polski według wszelkich przewidywań morze Bałtyckie i zadanie swoje będzie w stanie wykonać“.

„Zapas amunicji Prus Wschodnich jest bardzo niewielki, ograniczony Traktatem Wersalskim, a wyrób amunicji wewnątrz tej prowincji jest zakazany. Wynika z tego, że pewien dowóz personelu i amunicji będzie konieczny, a możliwy jest tylko drogą morską“.

I tak dalej... Wyjątków takich z memorjału Groenera możnaby jeszcze przytoczyć kilkanaście. Wszystkie liczą się z możliwością wojny z Polską, wszystkie skierowane są przeciw Polsce. Tu już nie hasła i zwykła propaganda muszą działać. Społeczeństwo polskie stoi przed wielkiem zagadnieniem wynalezienia środków zabezpieczających dostatecznie nienaruszalność granic kraju i gwarantujących bezpieczny i pomyślny rozwój rozpoczętej wielkiej pracy na wybrzeżu.

Perła naszego wybrzeża i chluba przed światem — Gdynia — musi mieć należytą obronę, która by swą powagą odstręczała żarłocznych sąsiadów od wszelkich zakusów wyciągania ręki po nasze dobro.

Jedynym czynnikiem i środkiem takiej obrony — jest silna flota wojenna. Ona jedynie może Polsce gwarantować, że nie pozwoli naruszyć całości granic morskich i obroni, gdy zajdzie tego potrzeba, wybrzeże przed inwazją wroga.

O tem, że Rząd własnemi siłami nie jest w stanie floty takiej wybudować wie każdy, kto choć raz jeden pilniej przyjrzał się sprawom Polski na morzu.

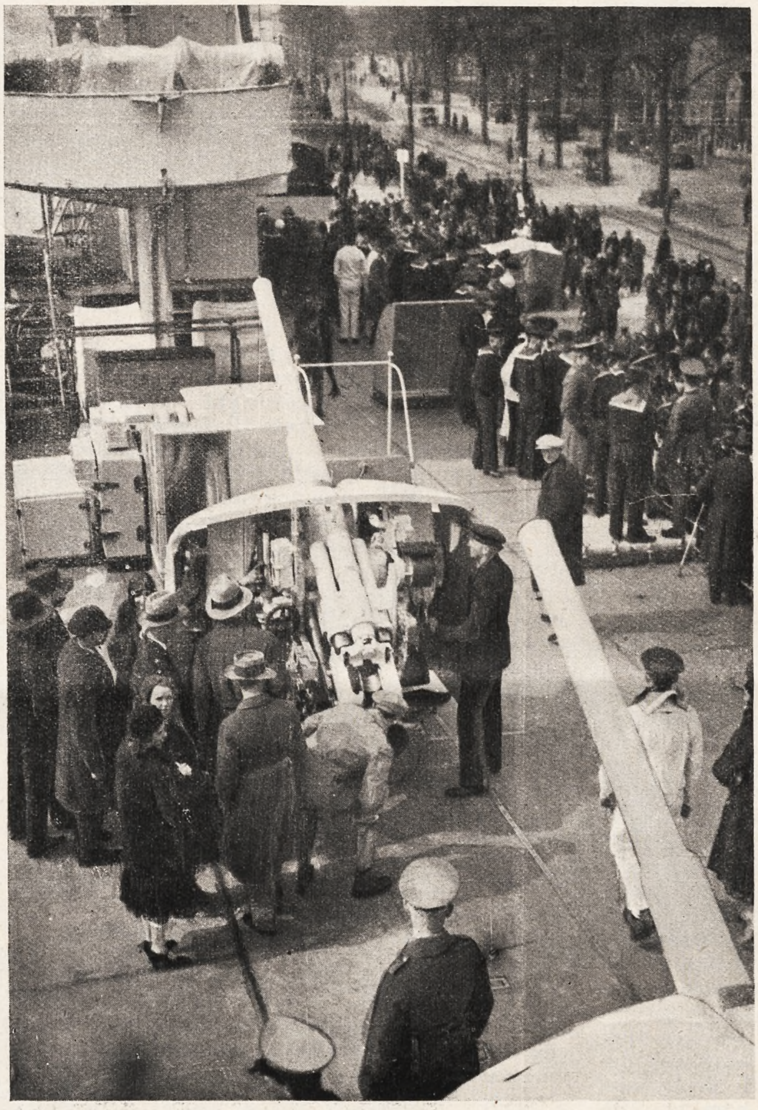
Za przykład trzeba wziąć społeczeństwo niemieckie, obudzić w sobie dumę narodową i spełnić obowiązek dobrego obywatela :

Skarbonki Komitetu Floty Narodowej, którego właśnie zadaniem jest dać Polsce potrzebną jej flotę wojenną, czekają na każdy ofiarny grosz, na każdy najdrobniejszy datek, na każdą, raz na rok, wpłaconą złotówkę!

ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI

K A S Z U B I

Kaszubi stanowiący niedobitki przedhistorycznego plemienia pomorzan, a trzymający się nieustępliwie do dziś wybrzeża Bałtyku — w powiatach: Wejherowskim, Puckim, Kartuskim, Lęborskim i Bytowskim oraz we wschodnim pasie powiatu Człuchowskiego i zachodniej części powiatu Kościerskiego — zostali skazani na ostateczną zagładę zaraz po pierwszym rozbiorze Polski.



Dzień floty niemieckiej w Świnoujściu. Licznie zgromadzona publiczność zwiedza okręty wojenne.

Zdawało się niemcom, że nic łatwiejszego, jak dokonać w krótkim czasie wchłonięcia stukilkudziesięciu-tysięcznej ludności słowiańskiej, której poziom kulturalny i cywilizacyjny niepozornie zabezpieczał odporności na atakujące fale wielkiego niemieckiego morza „Drang'u nach Osten".

Fryderyk II-gi ogłasza bezwzględną kolonizację, a słudzy jego — w pierwszej linji prezes regencji Kwidzyńskiej, Schoen, rozpoczynają krucjatę większej własności ziemskiej na Kaszubach. Licytowane za zaległe i niezalegające podatki dobra szlachty Kaszubskiej, która nie chciała uledz naciskowi niemczenia, przechodzą na własność skarbu państwa i jako takie są wydzierżawiane rodowitym Niemcom, rozdarowywane niemieckim bohaterom wojennym, lub sprzedawane bogatej arystokracji.

Polska wielka własność ziemska znika, a na miejscu jej rozrastają się gniazda niemczyzny. Tylko bardziej giętcy autochtoni, aby ostać się przy swych latifundjach — z Podkomorzych stają się Puttkamerami, z Jarków — Yorkami, walczącymi potem przeciwko Kościuszce i t. d.

Pozostaje osamotniony, pozbawiony opieki możnych lud.

Zdawałoby się, że przemoc niemiecka będzie w stanie rozetrzeć jego oporność w ciągu krótkiego czasu. Rachuby jednak zawodzą. Bo oto w morzu tych nieoświeconych, i jakoby nieuświadomionych narodowo warstw sterczą bezradnie odosobnione a zasobne, bo wspomagane przez kolonizatorskie rządy wyspy „Kulturtregerów".

Wtedy na podbój tej stutysięcznej garści opornych gburów i kmieci mówiących niedwuznacznie swym obyczajem, charakterem i językiem o przynależności plemiennej do ludności ujarzmionej już Polski — rusza nowa fala niemczenia.

Tym razem uderza ona w sądy, kościoły, szkoły, administrację, handel i rzemiosło. Sędzia urzędujący po niemiecku sądzi i skazuje Kaszubę nierozumiejącego tej obcej mowy, ksiądz głosi słowo Boże — częściej konieczność posłuszeństwa władzom niemieckim - po niemiecku; w szkole nauczyciel uczy dzieci kaszubskie wdzięczności za dobrodziejstwa wnoszone do ich kraju przez najeźdźców; kupiec proponuje wyłącznie niemiecki towar; rzemieślnik sprowadzony z Reichu pozbawia pracy rodziny kaszubskie zarobkujące w miastach.

Pomimo to wszystko jednak tylko miasta stają się ośrodkiem giermanizatorskim. W nich zanika element kaszubski, a statystyki spisów ludności szczycą się głośną procentową przewagą niemczyzny.

We wsi natomiast pulsuje już nowe życie buntującego się przeciw obcemu uciskowi narodu.

Pozornie wieś zamiera, cichnie i głuchnie. Ale ukrywając się przed pruskim żandarmem, uczy dzieci swoje czytać po polsku z książek do nabożeństwa, powstają tajemne związki kaszubskie szerzące zaniedbaną dotychczas oświatę; organizują się towarzystwa dobroczynne wspomagające ubogiego rolnika, czy rzemieślnika, zawiązują się spółki bankowe, aby przeciwdziałać wykupowi ziemi z rąk opornych włościan kaszubskich celowo

zrujnowanych przez rząd, a drobni koloniści niemieccy z trudem już tylko przenikają do wsi rdzennie i czysto kaszubskich, gdzie wita ich często cicha nienawiść oraz takie przeciwdziałanie i ostracyzm towarzyski, że w większości wypadków wynaradawiają się już w drugiem pokoleniu.

Rząd niemiecki wydaje premje swym kolonistom i osadza ich na rozparcelowanych majątkach.

Walka trwa, a na początku dwudziestego wieku nabiera takiego rozmachu, takiej bezwzględności ze strony Niemiec, że w grę już bez osłonek wchodzi bezprawie wywłaszczania z ziemi. To też pierwowzór wozu Drzymały powstał właśnie na Kaszubach. Prześladowany przez wywłaszczycieli tubylec lokuje się w ruchomym domu i przejeżdża z miejsca na miejsce.

Z jednej i drugiej strony rośnie zawziętość. Na hakatystyczną formułkę „Drang'u nach Osten", wyrażającą się w słowie ausrotten — odpowiada ponuro, nieustępliwie wynędzniały i gnębiony przez zaborcze państwo Kaszuba: „Nie przyńdą Kaszuby nigdy do zguby".

Ostatnie wszakże lata prześladowań w okresie przedwojennym doprowadzają swą niszczycielską bezwzględność do takiego stopnia, że nawet najzatwardzialsi i pewni siebie Kaszubi widzą zbliżający się koniec polskości swego kraju — najdalej w następnem pokoleniu.

Wysiłki dziadków i rodziców nie są już w stanie przeciwdziałać. Co energiczniejsze jednostki pochłania Ameryka i Westfalja, młodzież demoralizuje ostatecznie służba w wojsku, zarobki w miastach i szkoła.

Wieś we wnętrzu swem jest jeszcze kaszubska, ale już tak przykryta grubą warstwą pokostu cywilizacji i drylu niemieckiego, że tylko z trudem i po uzyskaniu dużej dozy zaufania śród jej mieszkańców rozpoznać można jeszcze właściwe cechy przynależności plemiennej i uczuciowej.

Rzecz zrozumiała, że nie zaciera się krótko-głowy i jasnowłosy typ antropologiczny, właściwy narodowości polskiej, nie zanikają obyczaje, choć wykoszlawia się mowa i dominuje dwujęzyczność, a tam, gdzie do niedawna jeszcze żandarm pruski, chcąc coś wskurać, musiał nałamywać się do interpretowania prawa czy bezprawia w języku kaszubskim — panoszy się oficjalnie, bo nawet w stosunkach towarzyskich wyłącznie język niemiecki. Młodzież poczyna się wstydzić nie literackiej mowy kaszubskiej. Język „panów" wżera się wgłąb zwartej gromady, rozczepia ją i prowadzi nieodpornie do unicestwienia resztek polskości przechowanych bez narodowego uświadomienia — jedynie silnem, instynktowem niemal przywiązaniem do mowy i obyczajów.

Wszechświatowa wojna mogłaby dokonać ostatniego posunięcia w niemczeniu powiatów kaszubskich. Wracający z frontu żołnierz kaszubski — w razie zwycięstwa armji niemieckiej — oślepiony i zahypnotyzowany — już nie podniósłby może sprawy kaszubskiej, jako zbyt bagatelnej wobec tryumfu państwa, do którego należał i o którego zwycięstwo walczył.

Chwila upojenia oraz imponująca przewaga „Herenvolk'u" spowodowaćby łacno mogły w historji ruch ostatni, przekreślający istnienie Kaszubów, jako placówki polskiej na terenie wybrzeża Bałtyku.

Lecz oto sprawiedliwości staje się zadość. Struna wytrwałości kaszubskiej zostaje wyciągnięta do ostatnich granic — ale... nie zerwana jeszcze.

Porażka Niemiec, pokój Wersalski i odrodzenie Polski zastają Kaszubę wprawdzie nad przepaścią, ale już oprzytomniałego, już mogącego powiedzieć przed aeropagiem ambasadorów ententy, że domaga się przyłączenia do Polski, że on to właśnie jest przekonywującym, bo żywym dowodem polskości tej części wybrzeża Bałtyku, na którem aż do chwili dzisiejszej w tej polskości wytrwał.

Niemcy nie zdążyli wynarodowić Kaszubów. Spóźnili się może o lat dwadzieścia kilka.

Tem większe wybuchnęło w nich oburzenie, tem większa zawziętość, że znajdujący się przecież całkowicie w ciągu z górą wieku pod ich panowaniem szczep — szczep biedny i nieoświecony — nie uległ ani ich cywilizacji, ani kulturze, ani terorowi, a w krytycznej chwili zdolny był nawet przeciwstawić się swoją odrębnością plemienną i zaważyć poważnie na sali narad i orzeczeń ambasadorskich, układających nową mapę Europy.

Oszołomienie było tak silne, że Niemcy cofnęli się nawet na pewien czas — przyczaili się dla braku doraźnej możności kategorycznego przeciwdziałani.

Miało jednak przyjść i to.

Nie upłynęło kilka lat, a już śród ludności wybrzeża polskiego rozpoczyna się podziemna robota, już na forum polityczne wytacza się działa różnego kalibru, ostrzeliwujące wróconą polsce placówkę jej państwowej ekspansji zamorskiej.

Dostęp Polski do morza, a wobec tego i możność wyemancypowania się jej z pod wpływów ekonomicznego pośrednictwa Niemieckiego zbyt mocno ukłuły Niemców, zaś „niewdzięczność Kaszubów niezwykle dotkliwie zadrasnęła narodową dumę niemiecką.

Po przerwie postanowiono przeciwdziałać i nadal. Jeno metodę trzeba było zmienić. Zamiast teroru postanowiono użyć uprzejmego podstępu. Zamiast buty i bezwzględności wynaradawiania — przywdziać lisią skórę opiekunów nad „uciśnionym a nic z Polską nie mającym wspólnego narodem".

I oto w tych Kaszubach, w których dotychczasowa polityka niemiecka widziała jedynie przejściowy nawóz dla rozkwitu swego nacjonalizmu na tej połaci ziem polskich, postanowiono obudzić dumę samodzielności plemiennej — ba — stawać oficjalnie w obronie tej samodzielności, którą Polska rzekomo usiłuje skrzywdzić, bo zasymilować i wchłonąć jako mniejszość narodową.

Działa pomoc finansowa, fachowa, prasa, legenda, zwiazki rodzinnne i towarzyskie. Rzuca się na szalę ze strony Niemiec obietnice, komplementy, a co już jest rasowem zaślepieniem Niemiec — argumenty rzekomych naukowców „O plemiennej i kulturalnej łączności narodu kaszubskiego" z narodem germanów.

W tej fazie działania banków niemieckich, niemieckiej prasy i niemieckiej nauki znajdujemy się dzisiaj. Nie od rzeczy też byłoby się przyjrzeć, jak sprawa przynależności plemiennej Kaszubów przedstawia się istotnie.

(Dokończ. w nast. numerze)

(Dokończ. w nast. numerze)

Pierwsza w Gdyni Fabryka Wód Mineralnych

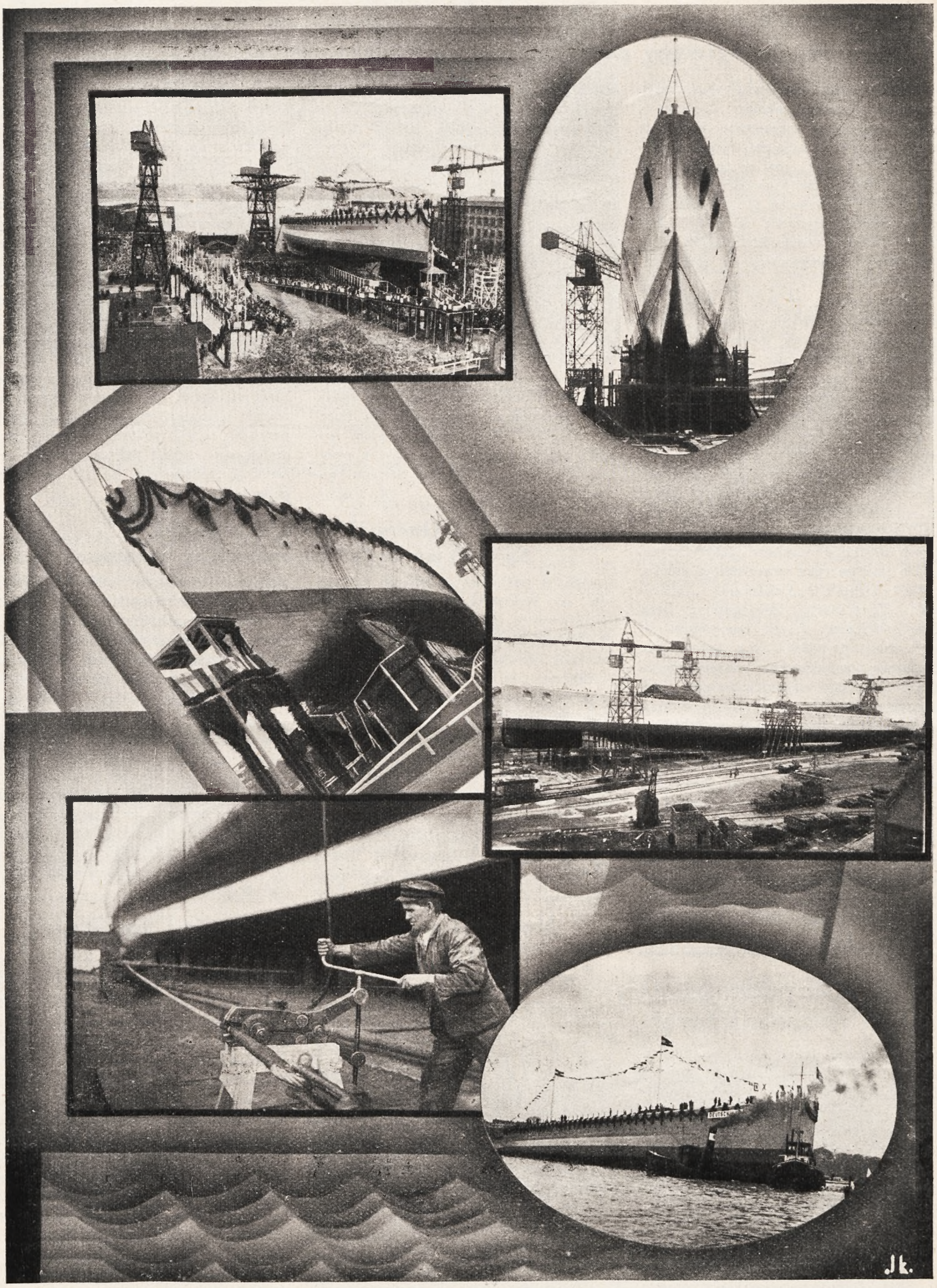
i Hurtownia Piwa ul. 10 lutego tel. 18-20.

Godnym uznania jest właściciel powyższej firmy pan I. Pniewski który wytężoną pracą oraz sprężystością zdołał w przeciągu 10 lat wyprzeć konkurencję niemiecką.

Zaczął z własnoręcznego rozwożenia wód mineralnych wytwarzanych w „fabryce" nadającej się dziś raczej do muzeum. Dziś ta sama fabryka posiada najnowocześniejsze urządzenia, wytwarzając przeciętnie 3000 — 5000 butelek dziennie.

Pan Pniewski wdzięcznym jest Bankowi Gospodarstwa Krajowego który w miarę możności udzielał firmie kredytów.

WIDMO HEGEMONJI NIEMIEC NA BAŁTYKU



Kilka tych zdjęć przedstawia nowy kolosalny pancernik niemiecki „Deutschland", spuszczony przed paru tygodniami, na wodę w Kielu. Pancernik ten ma utwierdzić hegemonję Niemiec na Bałtyku, a bojowa jego potęga wymierzona jest w pierwszym rzędzie przeciw Polsce — Zdjęcie pierwsze (od góry) przedstawia moment z uroczystości poświęcenia olbrzyma, drugie — jego smukły a groźny dziób, trzecie — przystrojoną zielenią burtę, czwarte — kadłub pancernika w czasie wykańczania go w stoczni, na piątem miejscu—moment przecinania liny utrzymującej pancernik w doku suchym i na szóstem wreszcie — „Deutschland" po spuszczeniu na wodę.

Amerykańskie super—dreadnaughty elektryczne
Olbrzym obsługiwany przez dwóch marynarzy

Flota wojenna Stanów Zjednoczonych rozporządza dziś eskadrą drednotów, wyposażonych w najnowsze instalacje elektryczne. Instalacja elektryczna w znaczeniu siły pędnej, jest w zgodzie z metodą poszukiwania koncentracji energji i pewności, stosowaną już od kilku la: w wojennym przymyśle okrętowym Stanów. Te dwa czynniki znaleźli konstruktorzy amerykańscy w elektryczności.

Tłomaczą oni, że jeśli w urządzeniu pancernika zawiedzie jedna z turbin parowych — statek posiadający urządzenie elektryczne, nie traci nawet połowy swej mocy pędnej. W wypadku zepsucia się turbiny, energja elektryczna przerzucana jest przez sieć kabli do 4 motorów. Jeśli na statku dwu-turbinowym, jedna z turbin zepsuje się lub z innych przyczyn przestanie chwilowo pracować, drednot elektryczny utraca z szybkości 21,5 węzła, tylko 4,5 węzła. 6 i 1/4 węzła szybkości zyskuje przez działanie silników elektrycznych.

Do takiego typu pancerników należą: „West Virginia“, „California“, „Colorado“, „Tennessee“, „Maryland“ i „New Mexico“. Każdy z tych pancerników liczy sobie po 32.000 ton pojemności. Stanowią one faktycznie połowę siły jakościowej floty wojennej Stanów Zjednoczonych.

Prócz tych superdrednotów elektrycznych, flota amerykańska posiada dwa olbrzymie transportowce lotnicze: „Lexington“ i „Saratoga“ — oba statki z elektrycznem urządzeniem śrubowem.

Amerykańscy eksperci w budowie okrętów utrzymują, że przyszłe statki wojenne będą bez wyjątku zaopatrzone w urządzenia śrubowe elektryczne. Silniki Diesla wyrugują stanowczo turbiny parowe. Hale maszyn przyszłych okrętów będą o wiele mniejsze Zmniejszy się również obsługa techniczna okrętu wojennego — na pancerniku conajmniej o 100 ludzi. Urządzenie elektryczne okaże się również wielce pomocnem w technice walki artyleryjskiej: celowanie będzie ze ścisłością matematyczną precyzyjne, kierowane przy pomocy prądu elektrycznego przez artylerzystów posługujących się skalą i obliczeniem matematycznem. Ogień dawany będzie przy pomocy kontaktów elektrycznych.

Ci sami eksperci utrzymują, że pracą pociągową i bojową pancernika kierować będzie dwóch oficerów i dwóch marynarzy, siedzących przy tablicy rozdzielczej i odbierających raporty radjowe z hydroplanu obserwacyjnego. Reszta załogi — to obsługa nieliczna maszyn, służba sanitarna, kuchnia, a pozatem już tylko piechota morska gotowa do desantu. *Z. Cith.*

Przemysł okrętowy w dobie kryzysu

Wedle cyfr oficjalnych, ogłoszonych przez Urząd Handlu i Przemysłu, w końcu marca r. b., mimo światowego kryzysu w przemyśle i handlu żeglugowym i morskim, pojemność statków budujących się w stoczniach angielskich, wynosiła około 700.000 ton.

Największym z budowanych w tym czasie parowców transoceanicznych, był 42.500 tonowy olbrzym — „Empress of Britain“, zamówiony przez Kanadyjskie Tow. Kolejowe: „Canadian-Pacific“. Wspaniały ten parowiec, liczący 1060 stóp długości i około 100 stóp szerokości, posiada 4 propelery — turbiny o pojedyńczej redukcji i najnowsze kotły systemu Yarrow o wysokiem ciśnieniu. W biegu próbnym parowiec osiągnął szybkość 25,5 węzła przyczem pobił rekord światowy najmniejszego zużycia paliwa, spalając tylko 0,57 funtów na 1 HP. w ciągu godziny.

„Union Inland Terminal”
Największe w świecie magazyny okrętowe

Władze portu nowojorskiego przystąpiły do wykonywania planu budowy gigantycznych rozmiarów gmachu — magazynu okrętowego, który otrzymał już nazwę „The Union Inland Terminal“.

Olbrzym ten liczyć będzie 100 metrów wysokości i przeszło 2.000 okien oraz 50 bram wjazdowych. Do wnętrza gmachu prowadzić będzie kilka linji kolejowych, połączonych z takiemi magistralami, jak: „Baltimore-Ohio, Delaware“, „Lackawanna & Western“, New-York Central and Pensylvania“ i kilka innych, lokalnych nowojorskich.

W gmachu urządzona będzie wielka chłodnia, rozdzielnie towarów, pakownie, sortownie, poczta, telegraf, kasy okrętowe i kolejowe towarowe, wreszcie wielka jadłodajnia-restauracja dla licznego personelu i interesantów. Gmach olbrzymiego magazynu stanie w dzielnicy Manhattan, między Ósmą i Dziewiątą Aleją oraz Pietnastą i Szesnastą ulicą.

„Union Terminal“, którego budowa posuwa się naprzód z typowo-amerykańską szybkością, oddany zostanie do użytku publicznego, 1-go marca 1932 r.

Dodać wypada dla ilustracji szybkości tej budowy, że władze miejskie Nowego Jorku dopiero w dniu 30 kwietnia 1931 r. przydzieliły Władzom Portu Nowojorskiego odpowiednie tereny pod budowę gmachu.

Dźwig do podnoszenia okrętów oceanicznych

Morscy architekci niemieccy przedstawili swemu rządowi projekt budowy fantastycznie wielkiego elewatora, mającego podnosić największe, 70.000 i więcej-tonowe okręty oceaniczne na wysokość 200 stóp.

Dźwig proponowany przez architektów niemieckich — jeśli projekt przyjęty zostanie przez rząd Rzeszy — stanąć ma w dokach hamburskich. Będzie to olbrzymi gmach podłużny, liczący do trzech tysięcy stóp długości, otoczony w części końcowej 4-ma olbrzymiemi, 40-piętrowemi wieżami, w których znajdą pomieszczenie windy parowe o olbrzymich zdolnościach nośnych.

Wejście dla parowców do projektowanej windy prowadzić będzie z doków mokrych do łożyska zbudowanego w formie doku suchego.

Oczywiście, tak wielkie dźwigi wieżowe znalazłyby szerokie zastosowanie w przemyśle budowy okrętów.

Komunikacja pocztowa między okrętami przy pomocy armaty i kabla

Z Oceanu Wielkiego, z okolic kanału Panamskiego, podają ciekawy opis najnowszego sposobu komunikacji pocztowej między dwoma okrętami wojennymi, znajdującymi się w drodze.

Sposobu wymiany między sobą przesyłek pocztowych przy pomocy... wystrzału armatniego, spróbował z powodzeniem, znajdujący się na Pacyfiku, wielki pancernik angielski „Nelson“, który przesłał w ten sposób i otrzymał listy i przesyłki pocztowe z torpedowca D 42.-„Windsor“.

„Nelson“ wystrzelił ponad „Windsorem“ pocisk z liną, której drugi koniec znajdował się na pancerniku. W ten sposób przerzucona lina poszła daleko w morze, ale połączyła z sobą oba statki. Torpedowiec wciągnął linę, poczem przywiązano do niej przesyłki przeznaczone dla „Nelsona“, który wzamian, wciągnął linę na swój pokład. Nie tracąc kontaktu z torpedowcem, „Nelson“ w ten sam sposób przesłał listy i przesyłki, które przywiózł dla załogi torpedowca i innych statków wojennych eskadry brytyjskiej na Pacyfiku.

Portugalja zamawia okręty w Anglji
11 torpedowców i kanonierek

Rząd portugalski przystąpił do wykonywania programu rozbudowy swej floty wojennej. Z programu tego, pierwszą część robót portugalska Rada Ministrów powierzyła stoczniom angielskim, z podziałem następującym: wykonanie 4 torpedowców — stoczniom „Yarrow and Company Ltd..“ w Glasgow; dwu kanonierek II klasy — stoczniom „Vickersa Ltd.“ w Londynie; te same stocznie wybudować mają 5 wojennych statków pomocniczych oraz wykonać roboty armatorskie i części uzbrojeniowe, oprócz części torpedowych, dla wszystkich statków wojennych, które Portugalja zamówiła w stoczniach angielskich.



Olbrzymia fala przy molo pasażerskiem w Gdyni w czasie wielkiej kwietniowej burzy.

Polskie rybołóstwo morskie

— „Morze nietylko zabija, ale i żywi"... mówi stara rybaczka kaszubska, w sztuce Jana Adolfa Hertza „Pod falami" granej obecnie w teatrze Nowym w Warszawie.

Jest to stara, odwieczna prawda. Państwa bowiem, posiadające dostęp do morza, czerpią dość znaczne korzyści z połowu ryb — a dla całego szeregu państw, zwłaszcza północnych, rybołóstwo jest jedną z ważniejszych podstaw dobrobytu.

O rybołóstwie morskiem w Polsce mówić można właściwie od lat dziesięciu. Rzecz prosta, że w tak stosunkowo krótkim czasie ta dziedzina życia gospodarczego, musi być traktowana, jako zaledwie zaczątek gałęzi, która z czasem dopiero może się tak rozwinąć, aby pokryć nietylko zapotrzebowanie rynków wewnętrznych, ale stać się także i artykułem wywozowym.

Mimo tego, że rybołóstwo morskie znajduje się dopiero w pierwszej fazie rozwojowej, jednakże z roku na rok, staje się pozycją coraz poważniejszą, zatrudniając coraz większą ilość rąk roboczych i stwarzając oddzielną zupełnie dziedzinę zarobkową. Równocześnie wzrasta wartość sprzętu rybackiego, oraz połowów.

Wybitny wzrost daje się zauważyć zwłaszcza w latach ostatnich. W roku 1924 na polskiem wybrzeżu morskiem zatrudnionych było 1264 rybaków. Cyfra ta, w ciągu lat trzech nie uległa niemal żadnej zmianie, a od roku 1928 zaczęła się systematycznie podnosić:

1928 r.	1282	rybaków
1929 r.	1370	„
1930 r.	1516	„

Ta ostatnia cyfra reprezentuje włączywszy rodziny rybaków, źródło utrzymania dla 4.702 osób. Najwięcej rybaków mieszka na Helu, a następnie w Jastarni, Kuźnicy i Borze.

Niemal w tym samym stosunku, zwiększała się i wartość sprzętu rybackiego:

1924	4.099.000 zł.
1928	4.912.000 „
1929	5.856.000 „
1930	6.108.000 „

Statystyka połowów wykazuje ustawiczny wzrost, przy dość wybitnych wahaniach samej ich wartości. Te wahania tłomaczyć należy tem, iż w pewnych sezonach zawiodły niektóre gatunki ryb.

I tak złowiono:

1924 r.	ton 2.389	wart.	2.655.000zł.
1925 „	1.497	„	1.599.000 „
1926 „	1.812	„	1.795.000 „
1927 „	1.887	„	2.651.000 „
1928 „	2.321	„	3.287.000 „
1929 „	2.783	„	3.631.000 „
1930 „	3.119	„	3.122.000 „

W r. 1929 zawiódł bardzo połów łososia, co ogromnie wpłynęło na obniżenie wartości połowu; natomiast stosunkowo niska wartość tonażu za rok ubiegły, spowodowana jest ogólnym spadkiem cen na ryby.

Dane statystyczne za pierwszy kwartał bieżącego roku wykazują 1.026 ton, wartości blisko półmiljona złotych.

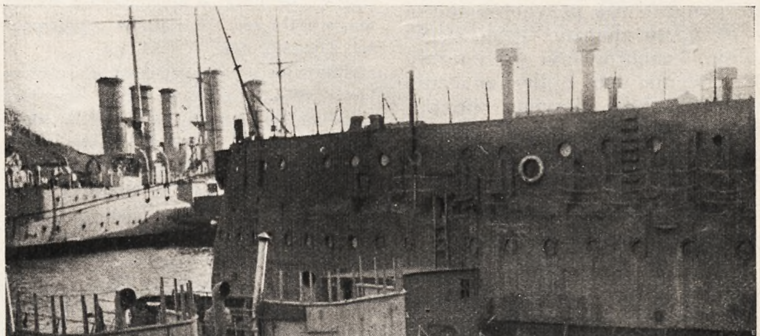
Dotychczasowe połowy morskie pokrywają zaledwie część ogólnego zapotrzebowania. Polska bowiem konsumuje bardzo dużo śledzi, a jej rybołóstwo morskie wynosi zaledwie 2 proc. całego rynku wewnętrznego.

Oto jak mniej więcej przedstawia się spożycie ryb w Polsce:

Przywóz	śledzi . . .	99,615,000	kg.	78	%
	innych ryb . . .	4,887,000	„	4	„
Rybołówstwo stawowe . . .		8,910,000	„	7	„
„ jeziorowe . . .		6,940,000	„	5	„
„ rzeczne . . .		1,950,000	„	1	„
Polskie rybołówstwo morskie		2.783,000	„	2	„
Gdańskie „ „		3.644,000	„	3	„
Razem		128.729,000	kg.	100	%

Głównym gatunkiem poławianym na brzegach Bałtyku jest szprot, śledź, oraz luksusowy łosoś i węgorz. Te dwa ostatnie gatunki, wysyłane są przeważnie zagranicę za pośrednictwem Gdańska, który jest głównym niemal odbiorcą.

Jednem z niedomagań rybołóstwa morskiego, jest brak połowów daleko — morskich, oraz brak należytej organizacji handlu, która może ulec znacznej poprawie, w razie należytego po-



Statki niemieckie w Kielu wystawione na sprzedaż

prowadzenia hali licytacyjnej i chłodni rybnej w Gdyni. Placówki te zorganizowane przez ministerstwo przemysłu i handlu, nie mogą być jednak traktowane jako przedsiębiorstwa biurokratyczne, lecz czysto prywatne, mające możność własnej inicjatywy i szybszej decyzji. Inaczej zamiast korzyści, mogą przynieść tylko szkodę.

Bardzo ważnym krokiem naprzód jest organizacja żywiołu rybackiego, przez założenie kasy wzajemnej pomocy rybackiej, liczącej już dziś 800 członków. Niewątpliwie na rozwój przemysłu rybnego wpłynie również budowa wyciągu dla statków, gdzie budują się też wielkie kutry t. zw. slipy. Projektowane jest też założenie własnej chłodni i hal targowych, co bardzo przyczyni się do ożywienia handlu.

W każdym razie młoda dziedzina przemysłu rybackiego, winna być otoczona najenergiczniejszą i najintensywniejszą pomocą nietylko państwa, lecz poszczególnych samorządów jako jedna z tych, które z czasem stanowić mogą bardzo poważną pozycję w gospodarczym bilansie Polski.

Rybołóstwo polskie ma ogromną przyszłość przed sobą, tylko należy je racjonalnie i rozumnie zorganizować, aby wyzyskać bogactwo, kryjące się w głębinach morskich.

J. S. W.

Wpływ rosyjskiego plonu pięcioletniego na rynki frachtowe

Już w roku ubiegłym sfery zainteresowane żeglugą miały możność zaobserwować, jak Rosja raptownie została jednym z pierwszych eksporterów drzewa, a zapotrzebowanie tonażu na przesyłki tych wielkich ilości drzewa zapewniło jej wpływ na rynku frachtowo - drzewnym. Podobnie kształtowała się sytuacja w zakresie dostaw zboża via Morze Czarne i eksportu drzewa do Kanady również przez Morze Czarne.

W ten sposób w roku ub. Sowiety wywołały w handlu i żegludze międzynarodowej znaczne zamieszanie.

W roku obecnym wydaje się, że Rosja będzie się starała podwoić przeprowadzenie swego planu pięcioletniego i rozszerzyć swój wpływ na rynki frachtowe. Zeszłego roku rząd sowiecki zafrachtował 230 okrętów na drzewo, a ponadto przyjęto jeszcze okręty na 400 podróży. Ilości zafrachtowanych okrętów nie można dokładnie ustalić gdyż frachtowania odbyły się zagranicą i potajemnie. Jest rzeczą pewną, że zapotrzebowanie Sowietów na tonaż dla drzewa i zboża będzie w roku bieżącym znacznie większe, ponadto zaś przygotowane są do eksportu znaczne ilości węgla i oleju. Frachtowania już zaczęły się i wynik ich byłby znacznie większy, gdyby Sowiety nie postawiły warunków, na które przedstawiciele żeglugi nie mogli się zgodzić. Ładunki węgla mają być znacznie powiększone.

Jak jednak donosi Journal of Commerce, Kanada odrzuciła wniosek sowiecki, który opiewał, że Z. S. S. R. zamówi w Kanadzie maszyny rolnicze na sumę 2 milj. funt., o ile Kanada przyjmie za 1/3 wartości maszyn węgiel rosyjski. Nieprzyjęcie tego wniosku spowodowało Sowiety do wysiłków w celu zdobycia rynków Morza Śródziemnego i rozszerzenie zasięgu eksportu aż do Francji. Jeżeli plany sowieckie zostaną przeprowadzone, to ilość zafrachtowanych okrętów będzie bardzo znaczna. Szereg krajów jednak przeciwstawia się zamiarom Sowietów, tak np. Rumunja zabroniła przewozu zboża i olejów do załadowania w portach rumuńskich, Stany Zjednoczone wprowadzają ograniczenia importu drzewa rosyjskiego, Kanada opiera się wwozowi węgla, przedstawiciele żeglugi poszczególnych krajów oponują przeciw sowieckim warunkom frachtowym. Wydaje się jednak, że Rosja usiłuje budować zagranicą potrzebny jej tonaż o czem świadczą pertraktacje z niemieckiemi i angielskiemi przedsiębiorstwami w sprawie zamówień na okręty.

Eksport węgla polskiego rośnie

W okresie sprawozdawczym od 20 do 26 maja rb., przeładunek węgla eksportowego na statki wyniósł:

W Gdańsku	4.824 wag.	—	96.879 ton
w Gdyni	4.681 „	—	88.669 „
Razem	9.505 wag.	—	185.548 ton

Pozostało na postoju w portach do przeładunku na statki 3.763 wagony = 71.596 ton węgla eksportowego.

W porównaniu z tym samym okresem czasu w roku ub. przeładunek węgla eksportowego na okręty w Gdyni i Gdańsku (149.460 ton), wykazuje zwiększenie o 36.088 ton, t. j. o 24,1 proc.

Zaznaczyć należy, że znaczny wzrost przeładunku, bo o 52 proc. w stosunku do okresu poprzedniego, wykazuje tydzień: 13—19 maja rb.

Ruch w porcie Nowojorskim spada

Wedle sprawozdania Urzędu Handlu Władz Portu Nowojorskiego, ruch w porcie w marcu, roku 1930 i 1931, przedstawiał się następująco: weszły do portu w marcu r. 1931 — 494 statki, o pojemności łącznej 2.396.694 ton; wyszło z portu 489 statków o pojemności 2.323.422 ton. W marcu r. ub. weszły 564 statki o pojemności 2.562.043 ton, wyszło zaś 576 statków o pojemności 2.524.972 ton.

Jak widać, pod względem ilości statków i tonażu ruch w porcie nowojorskim maleje. Prawie taki sam spadek, bo o 12 proc., wynika z porównania frekwencji w lutym r. 1931 i lutym r. 1930. Urząd Handlu tłomaczy spadek frekwencji nietylko ogólnym kryzysem gospodarczym i żeglugowym, ale również widzi, jako jedną z przyczyn, surowe ograniczenia ruchu imigracyjnego w roku bież., który spada do znikomej ilości 1.880 osób miesięcznie ze wszystkich krajów poza — amerykańskich. Jest to kwota najmniejsza, jaką przyjął Departament Imigracyjny, od czasu swego istnienia.

Ruch pasażerski morski przez port w Nowym Jorku, wykazuje w lutym, w latach 1931 i 1930, liczby następujące:

Przybyło do portu w Nowym Jorku w lutym 1931 r.:

obcych obywateli - imigrantów	—	1.880 osób,
zwykłych podróżnych	—	5.406 „
obywateli St. Zjednoczonych	—	11.477 „
Razem	—	18.763 osoby.

W lutym r. 1930:

imigrantów obcych	—	8.828 osób
zwykłych podróżnych	—	6.339 „
obywateli St. Zjgdn.	—	12.649 „
Razem	—	27.816 osób.

Wyjechało przez Nowy Jork w lutym r. 1930:

emigrantów obcych	—	2.889 osób
innych poeróżnych	—	12.262 „
obywateli St. Zjedn.	—	16.865 „
Razem	—	32.006 osób.

Wyjechało w lutym r. 1930:

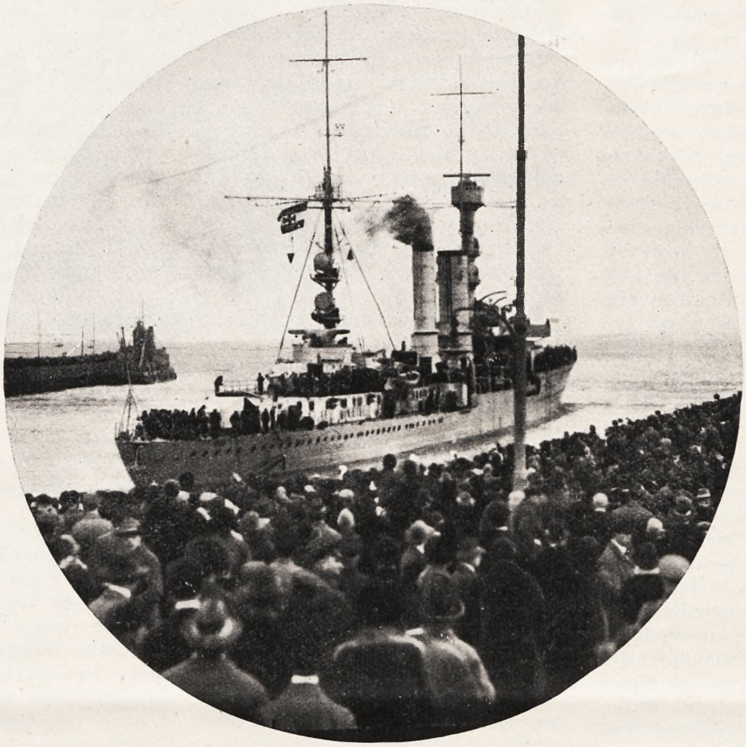
emigrantów	—	2.123 osoby
innych podróżnych	—	9.864 „
obywateli St. Zjeen.	—	18.027 „
Razem	—	30.014 osób.

Ogółem zatem przybyło do Ameryki lub wyjechało tamtędy ze Stanów Zjednoczonych w lutym r. 1931 — 50.769 osób, a w lutym r. 1930 — ta sama frekwencja w porcie nowojorskim wyniosła w obie strony 57.830 osób.

POCHODZENIE LEGEND MORSKICH

Dusza ludzka zawiera wiele sprzeczności. Weźmy naprzykład jej stosunek do wszystkiego zagadkowego i niewytłomaczonego. Z jednej strony człowiek nie lubi tajemnicy, męczy się nią, chciałby wszystko wiedzieć, zbadać i zrozumieć — z drugiej strony ma pewną słabość do rzeczy nieznanych i nadprzyrodzonych, szanuje je i bywa rozczarowany, gdy jakaś tajemnica ustępuje miejsce naturalnemu i prostemu objaśnieniu.

Obie te cechy noszą legendy o rzeczach nadprzyrodzonych lub nawet naturalnych, lecz jeszcze niezbadanych i niewytłomaczonych. Legendy te usiłują objaśnić zjawiska niezrozumiałe, zastępując najczęściej jedną tajemnicę — drugą, również daleko odbiegającą od znanych nam sił i praw natury. Ten charakterystyczny rys spotykamy przeważnie w legendach i podaniach zrodzonych w środowisku ludzi żyjących w ciągłem niebezpieczeństwie ze strony przyrody, w otoczeniu której dane środowisko bytuje a więc w pierwszym rzędzie podania górników i marynarzy. Są oni skłonni do przypisywania ślepym czynnikom przyrody tendencji, osobowości i charakteru, do ożywiania natury istotami bądź to wrogiemi, bądź to przyjaznemi, często kapryśnemi. Ich działaniu przypisują wiele swoich powodzeń i zawodów, nieszczęść i ocaleń.



Krążownik niemiecki „Emden“ opuszcza Kiel.

Legendy te, pełne fantazji poetyckiej, były niejednokrotnie tłem dla twórczości artystycznej. Tak nprz. podania o okrętach-widmach, istniejące w różnych wersjach, natchnęły Wagnera do skomponowania znanej opery „Latający Holender“, Conrada—Korzeniowskiego— do napisania noweli „Bestja“. Powstały te legendy z dążenia do wyjaśnienia dalszych losów zatopionych marynarzy i okrętów, indywidualnych cech średniowiecznych żaglowców i t. p.

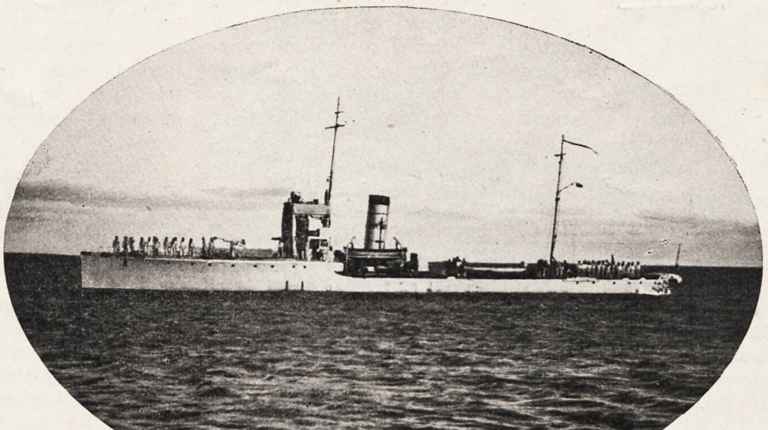
Umysł średniowiecznego marynarza był skłonny, jak wogóle umysły ludzi jego epoki do animizmu t. j. do przypisywania rzeczom martwym osobowości, charakteru i — do pewnego stopnia — duszy samoistnej.

Marynarz średniowieczny nie godził się z tem, że statek po zatonięciu ginie bezpowrotnie.

Weźmy pod uwagę, że przy ówczesnym stanie sztuki inżynieryjnej każdy okręt dopiero w podróżach wykazywał różne nieprzewidziane cechy, jemu tylko właściwe, nprz. ten lub inny nieobliczony sposób reagowania na położenie steru i żagli, mniejszą lub większą skłonność do wpadania pod wiatr lub wychodzenia z pod wiatru, specyficzne sposoby trzymania się na fali i t. p.

Poznawszy skłonność i „charater“ swojego statku i zżywszy się z nim, marynarz obdarzał go pewnego rodzaju osobowością i duszą. W noweli Conrada-Korzeniowskiego okręt jest złośliwy, a nawet okrutny.

Legendy o okrętach-widmach powstały i na innem tle. Oto dusze marynarzy poległych na morzu nie giną w chwili śmierci ciała, lecz nadal błądzą po oceanach, jak przywykły za życia. Do tego potrzebne im są statki, lecz nie zwykłe, materjalne budowle. Więc



O. R. P. Torpedowiec „Ślązak“.

jakie? Oczywiście statki-widma, statki-zjawy, dusze zatopionych okrętów.

Te podania pod wpływem wierzeń religijnych przyjmowały nieraz formę legend o duszach grzesznych marynarzy, pokutujących na morzu i nie mogących wyzwolić się od kary za popełnione zbrodnie. Z tej wersji skorzystali bracia Grimm, nadawszy jej koloryt wschodni, i napisali piękną bajkę o zbuntowanej załodze która po zabójstwie kapitana i owładnięciu okrętem cała się wymordowała w bójce. Okręt błąkał się po morzu, a załoga ożywała co noc, by nanowo odtworzyć scenę mordu i przeżyć wszystkie cierpienia, dopóki dobrzy i bogobojni ludzie nie wzniosą za nią modlitwy i nie pogrzebią ciał na ziemi. Wtedy miała się skończyć pokuta.

Wiara w okręty-widma była tak zakorzeniona w sercach i umysłach marynarzy, że wywoływała czasami masowe hallucynacje. W 1582 r. załoga statku norweskiego „Segna", po powrocie do portu Bergen z dalekiej podróży, złożyła zeznanie, z kapitanem i oficerami na czele, że pewnej nocy spotkała świecący w ciemności okręt, jakby zbudowany z fosforyzującej mgły, który pod wydętemi żaglami szedł prosto pod wiatr. Minął on „Segnę", przechodząc bardzo blisko jej burty i przeciąwszy jej kurs za rufą, zniknął we mgle. Załogi statku-zjawy nie widziano, lecz z jego kształtów i ożaglowania poznano zatopiony przed kilku laty okręt „India". Zeznania złożone były pod przysięgą.

Innego pochodzenia jest legenda o wężu morskim. Powstała ona w czasach, kiedy fauna morska była prawie zupełnie nieznana. Marynarze często widywali w oddali jakieś duże stworzenia, nieznane i nieopisane. Wyobraźnia wyolbrzymiała je. Ukazywał się na falach to grzbiet, to łeb, to ogon jakiegoś tajemniczego zwierza morskiego, czy ryby. Fantazja pracowała, uzupełniając widziany obraz i nadając mu określone kształty.

Więc przybierał wąż morski postać wielkiej żmii o końskim łbie i rybim ogonie, to znowu kształt jaszczura o olbrzymich pletwach, podobnych do błoniastych skrzydeł smoka. Wąż morski unikał spotkania ze statkami, zresztą rzadko wypływał na powierzchnię wód, stale przebywając w głębinach. Niebrakło jednak naocznych świadków, którzy jakoby zbliska zaobserwowali to tajemnicze a groźne straszydło i nawet szczegółowo opisywali wygląd potwora. W razie ukazania się w oddali jakiejś istoty, nie było wątpliwości, że to wąż morski, jeżeli stworzenie było duże i nieznane. Wąż morski z czasem stał się tak przysłowiowy, jak kaczka dziennikarska.

Jeszcze w naszych czasach można spotkać marynarzy, wierzących w istnienie węża morskiego, choć nie przyznają się oni do tego z obawy drwin i utraty opinji ludzi inteligentnych. Wiarę swoją opierają na tem, że fauna głębinowa jest jeszcze mało zbadana. Istoty, żyjące na znacznych głębokościach, nie mogą ukazywać się na powierzchni wód. Ciała ich, przystosowane do przebywania pod wielkiem ciśnieniem, byłyby formalnie rozsadzone przez ciśnienie ich wnętrza, równego naciskowi wody w głębinach Stałoby się z niemi to, co byłoby z nami, gdyby nas nagle przenieść w bezpowietrzną próżnię. Z tego wnioskują, że wąż morski nie jest stworzeniem legendarnem, lecz widzieć go nie możemy — chyba jego martwe szczątki, co jakoby zdażało się.

Podobna w swojej genezie jest legenda o skałach magnesowych. Średniowiecze nie znało zasady wzajemnego ciążenia ciał, które daje się odczuwać w otwartym oceanie, o setki mil od brzegów i na obszarach bardzo głębokich, kiedy spotykają się dwa okręty: przyciągają się one wzajemnie, a w razie zbliżenia się bez przedsięwzięcia pewnych środków ostrożności, zderzają się. Dlatego międzynarodowe przepisy morskie nakazują statkom wymijanie się w pewnej odległości, a w razie potrzeby podejścia do siebie — pewne zabezpieczenia, jak npz. pogotowie maszyn do ruchu wstecz. Skały podwodne rzeczywiście w pewnej mierze przyciągają okręty.

Z drugiej strony fala, idąca ku brzegowi, jest silniejsza, niż fala odbita. Żeglarze średniowieczni tych czynników nie zbadali i o nich nie wiedzieli, a wypadki rozbijania się statków o skały, pomimo kursu, prowadzącego do ominięcia niebezpiecznych miejsc, objaśniali istnieniem w tych miejscach skał magnetycznych o znacznej sile przyciągającej. Przekonanie to było tak głębokie, że budowano statki, w których wszystkie części żelazne zastępowane były miedzianemi, mosiężnemi i bronzowemi, obojętnemi na obecność magnesu. Z postępem wiedzy i badań oceanograficznych legenda o skałach magnesowych znikła.

Odkrycia lądów o łagodnym klimacie, obfitujących w piękne a dziwaczne rośliny i kwiay, pyszne owoce, ptactwo o barwnem i fantastycznem upierzeniu, rozpaliły wyobraźnię żeglarzy. Morza południowe, w owe czasy jeszcze niezbadane, tajemniczością swoją pobudzały do snucia przypuszczeń i obrazów o ich ukrytem bogactwie i pięknie. Powstała legenda, że za morzami południowemi leży kontynent, rozciągający się aż do bieguna.

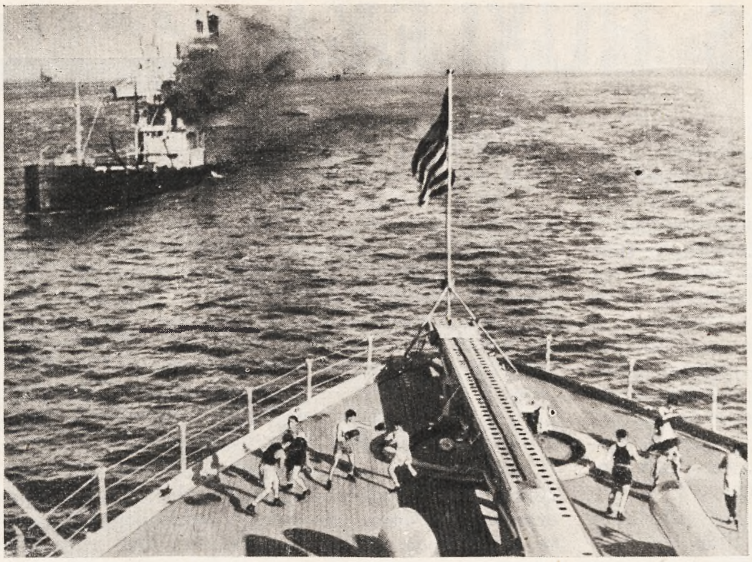
Piękno tego kontynentu miało przewyższać wszystko dotąd widziane. Rozkoszny klimat, przedziwne rośliny i kwiaty, smaczne, pożywne i orzeźwiające owoce, łagodne zwierzęta i ptactwo o cudnem upierzeniu i słodkim głosie — wszystko to obrało sobie siedzibę na tej błogosławionej ziemi. Niezliczone bogactwa szlachetnych kruszców i kamieni miały czekać na śmiałych żeglarzy. Kolejno Australja, Tasmanja, Zelandja i mniejsze wyspy Oceanu Spokojnego grały rolę tej bajkowej krainy, dopóki bliższe badania nie pozbawiły ich tego uroku. Wreszcie ląd południowy został odkryty — lecz ląd podbiegunowy, zimny, ubogi i niegościnny. Jeszcze jedna legenda rozwiała się w świetle prawdy.

Zabobony morskie przeżyły legendy. Miałem sposobność zaobserwowania oficera o wyższem wykształceniu wojskowo — morskiem, komendanta pancernika I klasy (w marynarce rosyjskiej), który przy wyjściu w morze za każdym razem rzucał ukradkiem z mostka kapitańskiego za burtę garść drobnych monet. Później dowiedziałem się, co znaczy to dziwne postępowanie. Żeglarze Grecji starożytnej, udając się w podróż, wylewali za burtę oliwę i wino, a także wrzucali monety, prosząc Posejdona o sprzyjanie na morzu i szczęśliwy powrót. Przeszły wieki — pozostał zwyczaj, utraciwszy treść modlitwy i ofiary. Zrodził się z tego zabobon.

Rzadko który marynarz nie jest fatalistą. W czasach marynarki żaglowej, gdy okręt był zawsze uzależniony od żywiołów, nie można było przewidzieć, kiedy przybędzie do portu przeznaczenia. Czasami widział marynarz port jak na dłoni, a wejść doń nie mógł — nie pozwalał przeciwny wiatr.

Zdanemu na łaskę żywiołu nietrudno stać się fatalistą: unika on wypowiadania się o najbliższej nawet, lecz zawsze niepewnej przyszłości. Stąd już niedaleko do zabobonu: kto zapewnia o rzeczach przyszłych, ten kusi los. A że los nie lubi, by go ignorowano, więc chętnie daje zarozumialcom dotkliwe nauczki. Morał: nie bądź pewnym tego, co będzie, bo los zarządzi inaczej, niż ty tego zapragniesz. Przesąd ten istnieje między marynarzami dotychczas, chociaż żegluga współczesna prawie zupełnie wyzwoliła się z pod władzy żywiołu.

Szul. R.



Zawody bokserskie na okręcie amerykańskim.

Ewolucja w dziedzinie żeglugi morskiej

Odkrywa stosunek prosty szybkości do długości statków

Następujące porównanie zaczerpnięte z historji rozwoju żeglugi morskiej w ciągu ostatnich niemal 450-lat, prowadzi nas do twierdzenia, że długość okrętu jest w stosunku prostym do jego szybkości.

Na poparcie tego twierdzenia przytaczamy następujące przykłady.

Żaglowiec Columba, „Santa Maria", długości 90 stóp, przebył Atlantyk w r. 1498 w swej podróży z wysp kanaryjskich do „Lądów Zachodnich" (dzisiejsza Ameryka Południowa) w ciągu 35 dni; trzy-masztowiec parowy „The Savannach", długości około 200 stóp z bocznemi kołami zewnętrznemi, przepływał Atlantyk przed bezmała 100-laty, w ciągu około 26 dni; „The Great Republic" — trzymasztowiec najszybszy żaglowiec 19-stulecia, liczący 235 stóp długości — przepływał Ocean Atlantycki w ciągu 13 dni; „The Great Eastern" — największy wielomasztowiec parowy świata aż do roku 1901, o kadłubie dł. około 680 stóp, z bocznemi kołami wewnętrznemi — przepływał Atlantyk w 11 dni; „Leviathan" — największy parowiec oceaniczny amerykański dzisiejszych czasów — ma 950 stóp długości i przechodzi Atlantyk w ciągu 5 dni; nowy „Cunarder" największy z pływających olbrzymów świata, obecnie w budowie w stoczniach angielskich, będzie miał około 70.000 ton pojemności i 2.200 stóp długości. Wedle obliczeń fachowców, olbrzym ten przebywać ma Ocean Atlantycki w ciągu 4 dni.

Instalacja głośnikowa

na pancernikach

Na zbudowanych niedawno pancernikach angielskich zainstalowano, na każdym z tych statków, po 40 głośników. Urządzenie radjotelefoniczne podaje przez głośniki komendę dowódcy pancernika do wszystkich strategicznych punktów olbrzymiego okrętu wojennego. Słowa komendy, podawane stentorowym głosem, słyszane być mogą przez wszystkich ludzi załogi.

W godzinach poza ćwiczeniami, na stopie pokojowej, instalacja radjotelefoniczna przekazuje przez głośniki muzykę orkiestry okrętowej.

Przed zainstalowaniem głośników wypróbowano w sposób bardzo dokładny działanie całej instalacji; próby odbywały się w ten sposób, że kilku marynarzy waliło ciężkiemi młotami o płyty żelazne, do których przytwierdzić miano głośniki. Instalacje musiały wytrzymać tę ciężką próbę, gdyż — jak pisze „Nevy Review" — amplifikacja działała bez zarzutu podczas piekielnego huku i wstrząsu wyczynianego legalnie przez wesołych marynarzy.

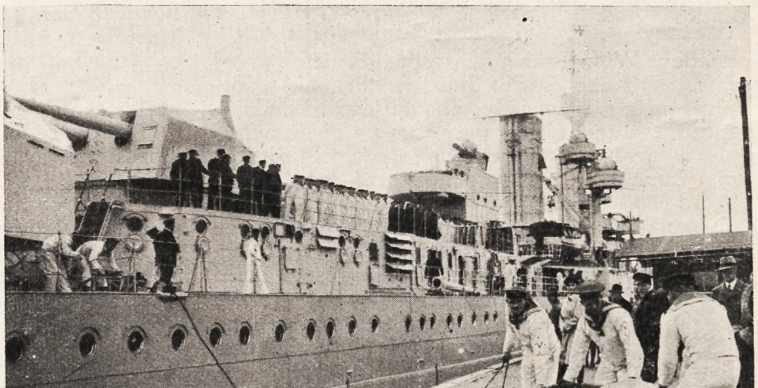
Nasyp kolejowy

między wyspą a lądem

Zrealizowanie projektu budowy nasypu pomiędzy wyspą Rugją a stałym lądem nastąpić ma — stosownie do wyniku ostatnich pertraktacyj zainteresowanych władz komunalnych Pomeranji i rejencji stralsunckiej z ministerstwem komunikacji Rzeszy — już w roku bieżącym.

Ze strony dyrekcji kolei Rzeszy zapadła już poprzednio decyzja budowy nasypu dla 2-ch torów kolejowych, obecnie według ostatnich wiadomości postanowiło również ministerstwo komunikacji budowę drugiej części nasypu, do ruchu kołowego.

Stosownie do tych informacyj koszty budowy nasypu dla ruchu kolejowego pokryte być mają z pożyczki banków szwedzkich.



Baza floty niemieckiej w Kielu.

III ZŁY LOS HUXLEYA nowela

Byłem rad temu spotkaniu.

Upalny dzień chylił się ku zachodowi i już nad rzeką pełzała zdradziecka mgła. Za pół-godziny musiałbym ukryć się we wnętrzu „Floridy", co mnie bynajmniej nie nęciło. Ale nie było innej rady. Szalupa z „Indigirki" przybędzie dopiero o dziewiątej, po zachodzie słońca żaden przewoźnik nie wypłynie w morze, toteż skazany byłem na przymusową nudę jeszcze trzech godzin. Fatalne!

Zły byłem na siebie, że opuściłem pokład „Indigirki". Odradzano mi wyjazd na ląd, ale po tygodniowym tajfunie miałem tak nieprzepartą ochotę do tknięcia nogą stałego lądu — że wbrew życzliwym i ironicznym uwagom skorzystałem z tego, że szalupa szła rano na ląd i pojechałem do Vizagapatam. Kląłem teraz na czem świat stoi.

Całe Vizagapatam — dziesięć chat tubylców, parę elewatorów jakiejś tam „Steam-Ship Co", posterunek celny i „Florida", — obskurny bar z moskitami, kiepskim coctailem i potworną nudą.

Tu też wylądowałem i czekałem teraz jak zbawienia szalupy z „Indigirki".

Ostrożność nakazywała, bym już nie siedział na tarasie. Lekki powiew od limanu rzeki niósł specyficzny odór febrycznej mgły. Toteż wstałem i wszedłem do środka baru.

Pusto było — tylko w kącie oparłszy się głową na ręce chrapał jakiś człowiek. Pierwszy rzut oka i poznałem Huxleya. Tak, to on...

Niepodobna nie poznać było tej kapitalnej twarzy. Ta wystająca dolna szczęka, ten nos podobny naczej do jakiegoś owocu, niż do nosa, te kępki blond włosów okrywające wysoki spiczasty łeb — nie, to mógł być tylko Huxley. Poznaliśmy się, coprawda kiedyś przelotnie — ale obawa przed samotnością jeszcze na trzy godziny przemogła we mnie wszelkie względy przyzwoitości, toteż postanowiłem obudzić Huxleya i przynajmniej dowiedzieć się, co żywy człowiek może robić w tem piekielnem Vizagapatam. Ciekawość moja była tem większą, że na redzie Vizagapatam poza „Indigirką" nie było innego parowca, a więc Huxley musiał tu mieszkać. Fenomenalne!..

Poprostu trąciłem go w ramię...

— Huxley, — rzekłem, — obudź się pan...

Otworzył oczy, — i odrazu mnie poznał.

Huxley! Wionęło na mnie wspomnieniem z przed trzech lat. Było to daleko stąd, w Shanghaju, kiedy to razem z nim obsiadywaliśmy ławki Bandu — „na biczu", to znaczy bez posad, ja po niefortunnej wsypie z drobną kontrabandą i ostrym zatargu z moim kapitanem, on — po pożarze jego statku na Wam-poo. Kiepska to była historja — Huxley pływał wtedy na statku-cysternie i pewnej nocy obudził się jakie dwadzieścia metrów nad powierzchnią wody, ktoś tam gdzieś zaprószył ogień i cztery tysiące ton ropy poszło w wybuchu. Trzech tylko uratowało się w tej katastrofie. Huxley miał po niej rozbity nos — i ten właśnie defekt nadawał mu ten zawadjacki wygląd za jaki go polubiłem.

Tak tedy włóczyliśmy się po porcie Shanghaju, przepijając resztki meksykańskich dolarów i taelów. Potem zaplątaliśmy się w pewną awanturę, w której Huxley setnie mi pomógł i okazał przy tem tyle zimnej krwi i niewzruszonej pogody ducha, jakiejś zgoła nie brytyjskiej beztroski i werwy, że dotąd pozostał mi w pamięci jako towarzysz naschwał, zadzierzysty junak, mimo swej trzydziestki z ogonkiem...

Pożegnaliśmy się wtedy niebawem i więcej go nie widziałem. Dochodziły mnie tylko słuchy, że obija się gdzieś na szlakach południowych.

Więc cóż się stało teraz z Huxleyem? Już pierwszy rzut oka na jego zbolałą jakąś i przywiędłą twarz, pierwsze „shakehands" — jakieś obojętne, rzekłbym nie z tego świata, ogólny wyraz jakiegoś dziwnego roztargnienia — dały mi poznać, że coś z Huxleyem nie w porządku. Nawet to, że nie zdziwił się naszemu spotkaniu, było zastanawiające, — spotkanie było bądź-co-bądź nieoczekiwane i niezwykłe, — po trzech latach rozłąki znaleźć się w jednym z najbardziej zapadłych kątów świata — to nie jest rzecz codzienna...

Chory, czy co? Ale nie, nie wyglądał mi na chorego... To było coś innego, było to jakieś uporczywe zamyślenie się jakieś ciche pogrążenie się w tajemniczą ideję-fixe, podobny był raczej do upartego szaradzisty za wszelką cenę usiłującego znaleźć brakującą sylabę w szaradzie... To było coś nowego, tego w Huxleyu dawniej nie było. Wiem dobrze, że nie lubił zastanawiać się. Ale tak było trzy lata temu, a to kawał czasu. Jednak ten nowy rys charakteru Huxleya mnie zastanowił.

Po kwadransie kończyliśmy już drugi syfon „Soda" i pierwszą butelczynę „Geneveru". Opowiedziałem już Huxlejowi o „Indigirce", o wspólnych towarzyszach, napsioczyłem na Vizagapatam, opowiedziałem parę plotek z Singapore, udzieliłem rad co do mieszaniny chininy z konjakiem, zapobiegającej febrze, — lecz Huxley wciąż pozostawał w takim samym stanie melancholijnego zamyślenia, To mi się nie podobało. Huxley — jakiego znałem, wesoły gaduła, dobry współbiesiadnik — i nawet ta butelka „Geneveru" nic nie wskórała. Coś tu nie w porządku. Wiedziałem tylko tyle, że ostatnio pływał na frachtowcu B. I. Company, że od ośmiu dni jest w Vizagapatam, że frachtowiec poszedł dalej i że temu wszystkiemu winien jest los.

— To nie jest wytłumaczenie Huxley, — powiedziałem. Na los wszystko można zwalić, ale dlaczego pan tu siedzi?...

— Miejscowość piękna! — rzekł Huxley.

— Huxley, — co pan jest turystą, czy co? Powiedz pan poprostu że wyleli pana z miejsca. Musiała być brzydka sprawka, jeżeli pana tak w „tri miga" wysiudali tu w tej dziurze...

— Nie, nie wyleli panie... Właśnie, że nie wyleli, to poprostu los tak chciał.

— Co za los, Huxley. Nie bądź-że pan dzieckiem... Znamy się niewiele, ale mocno i pan dobrze wie, że w takie „losy" nie wierzę. Czuję, że pan coś przeskrobał i poprostu mógłbym panu coś pomóc... — Nic pan nie pomoże, — westchnął Huxley. — Poczekam tu aż moja „Kandia" wróci do Vizagapatam, zgłoszę się tam z powrotem i już...

— Kiedyż to będzie?

— Może za tydzień. Powieźli fracht do Amoi — i wrócą tu po bunkier. Stary Topson porządny chłop, wytłumaczę mu jakoś — i może pojadę dalej. Ale tymczasem muszę czekać tu na moje bety.

Mrok już zapadł zupełnie. W kącie pokoju paliła się suchotnicza lampka. Nikogo prócz nas nie było w barze, — a więc Huxley, dość bezceremonjalnie przyciskany przezmnie do muru opowiedział mi wreszcie swoją przygodę... Warto było posłuchać jej — Chociażby ze względu na to, że opowieść ta znakomicie skracała moje czekanie na szalupę... Dochodziła już godzina siódma.

napisał **STANISŁAW MARJA SALIŃSKI**

— No i podkusiło mnie wtedy, — mówił Huxley, — jak Patson obujał mnie wtedy, zagadał, zaczarował, że to taki dobry interes, myślę sobie — była nie była...

Wie pan — trochę mnie tam z początku żenowało to, że niby uprawiam nielegalny proceder, — a i ryzyko było znaczne, ale cóż robić. Już tyle razy myślałem — jakżeż długo będzie tak wciąż morze i morze... No dobrze, popływam sobie i rok i dwa i pięć, — ale przecież nie zostanie tak na zawsze... A na to, żeby jakoś siąść na lądzie, ożenić się, mieć taki suchy dach nad głową i suche łóżko, trzeba mieć dużo pieniędzy. A więc jak ten psi syn Patson zwierzył mi tą swoją tajemnicę — pomyślałem: ryzyko wielkie, ale uda się i dobrze mi będzie. Ryzyko wielkie: — bagatela, skrzynka karabinów. Niechby przyłapali — wie pan francuzi tu w Kolonji takich rzeczy nie lubią. Niby to i humanitaryzm i pokojowe łagodzenie zatargów i to i owo, — ale za takie karabinki powiesiliby odrazu. Niby tym annamitom ufają, ale zrozumiałe to przecież: — annamita dobry człowiek, ale poco mu dawać karabin automatyczny. Jak chce sobie kupić — może napisać do Saigonu do gubernatora, gubernator mu po roku odpowie, że owszem obywatel Keryango czy Sastanangu może sobie nabyć karabin w celach myśliwskich, ale winien przysłać dodatkowo jednego franka opłat stemplowych. A po roku jeszcze papierek, że wobec zmiany stawek niech nadeśle jeszcze dwa — dziescia centymów. I tak dalej. Aż obywatel Keryango lub Sastanangu umrze, lub odechce mu się nabycia karabinu. Lub też poprostu kupi sobie takowy za słoną cenę u takiego jak ja, w danym wypadku.

Więc powiadam — ryzyko wielkie, Nie tylko wielkie — bo wielokrotne.

Raz — w Singapore kupić skrzynkę. To oddzielna opowieść. Zna pan Kompomglam — dzielnicę malajską? Tak? No to więc wie pan jak wygląda tam ten labirynt mrowia ludzkiego i wie pan jak tam patrzą na białego. Patrzą mu na plecy, żeby trachnąć pod łopatkę krissem. Ale mniejsza o to, — zaletą takiego krissa jest to, że człowiek umiera natychmiast, bestje mają wprawę w nożownictwie; więc ani się zipnie, jak się jest na tamtym świecie, a wtedy to już wszystko, jedno, nieprawdaż?

Drugie ryzyko — wywlec taką skrzynkę z Kampomglanu. Strażnicy, żandarmi, „bobby", celnicy — morze ciekawości — a co to? a poco? a dokąd? Każde takie pytanie może człowieka z nóg zwalić. Ale też mniejsza z tem, od tego przecież głowa na karku, żeby zapobiec takim pytaniom. Ciężka to była praca, druga chyba taka w moim życiu pierwsza była gdym miał jakie lat dziesięć i tonąłem w stawie. Panie — przeniesienie tego tuzinu coltów to było jak uratowanie się od śmierci wtedy. Ale przeniosłem. Jak tam było, — co tam było — może innym razem, dość, że ulokowałem wreszcie swoją skrzynkę w kambuzie. Z prowiantowym już przedtem umówiłem się, że kupię w Singapore skrzynkę topinanburów — wie pan? te gruszki Singapurskie, — bo chcę na urodziny matce przywieźć — i schowam je do kambuzu. Łypał zezem, kosooka bestja, coś podejrzewał, nudził, aż musiałem mu ostatnią gwineję oddać i zgodził się Do kosztów doszła jeszcze ta gwineja — ale obliczyłem, że będę w Vizagapatam miał osiemnaście razy więcej pieniędzy, niż w Singapore, — pal sześć gwineję.

Tutaj mi się coś zaczęło krzywić... Prowiantowy nasz, — nie wiem czy pan go zna? — Markus, cholera go wie jakiej narodowości bestja — zaczął mi „bekona podkładać". Nie lubił mnie a tu byłem w jego mocy. Poczuł, bestja, że coś serdeczniejszego mnie z tą skrzynką łączy i sam nie spostrzegłem się jak zaczął mnie żyłować, Jak na złość dość długo staliśmy w Singapore. Nazajutrz rano mówi mi — „Huxley, ta skrzynka coście wczoraj przynieśli zawadza mi w kambuzie, musicie ją zabrać". A gdzie ja ją zabiorę, przecież w kubryku takiej machiny nie postawię. Więc mówię mu łagodnie, — tak a tak Markus, nie mogę jej zabrać nigdzie. Obiecałeś mi, że ją przechowasz, to teraz nie kręć... A on nosem smyrga, — ciasno mu w kambuzie a że jeszcze partję konserwów musi wziąść — nie może tej skrzynki trzymać w kambuzie. Słowo do słowa, targ w targ, dowód gawęda z gawędą — musiałem pożyczyć od bosmana gwineję i dać temu ścierwu żeby zmiękł. Zmiękł do wieczora. Wieczorem znów judzi, — „gruszeczki wasze, Huxley, przeszkadzają mi w robocie. Możebyście, kochasiu, te gruszeczki przenieśli gdzieindziej". Brała mnie złość a brała, ale musiałem podarować mu swoje banjo, com w Surabaya kupił. Po paru dniach zhardział, kanalja, do reszty i byle-co, byle opór z mojej strony — już gadał, że zaraz pójdzie do starszego oficera poradzić się co z tą skrzynką zrobić. A to byłoby fatalne, — nie znałem bardziéj ciekawskiego faceta od naszego Hardinga, jakby się tylko dowiedział, że całą skrzynię jakąś wiozę, a że jeszcze Markus pewnie specjalnie tajemniczo mówił by mu o moich „gruszeczkach", — napewno kazał by skrzynię wywlec na pokład i otworzyć przy wszystkich. A pan rozumie, coby to było? — więzienie murowane, i to paskudne więzienie, no i „czarna lista". A że jeszcze tam z żandarmerją wojskową miałem nieuregulowane nieporozumienie — i toby doszło w razie czego. Więc wiłem się w sieciach Markusa jak mucha i słono mnie to wicie się kosztowało. Mało tego — warjata ze mnie zrobili. Wciąż widziano i słyszano w kubryku jak konferuje z Markusem, a że nuda była w tym postoju piekielna, nikt prawie po takim dłuższym pobycie w porcie pieniędzy nie miał, więc siedzieli wszyscy na „Kandji" i kiśli z upałów i nudy — więc z tego rozgardjaszu mego z Markusem zrobili sobie zabawę. Chwilami to żyć mi się nie chciało, jak po raz tysiączny pytano się mnie jak się miewają moje gruszki, czy aby nie zgniją, a czy nie ciasno im w skrzyni, a czy matka ucieszy się z tego prezentu. Gadano wciąż o tych przeklętych topinanburach — bodajby przeklęte były one i drzewa ich, i — jasna cholera! — wszystkie drzewa całego świata. Robiono zakłady, ile tych gruszek można zjeść naraz, — raz to nawet byłem w strachu, że hurmem rzucą się do kumbuzu i rozbiją skrzynkę, żeby rozegrać taki właśnie zakład. Ale szczęśliwie obeszło się. A że zrobili ze mnie warjata, to zrobili. Wie pan — nie lubię jak mi kto na ambicję następuje, a tu panie takiego błazna ze mnie po tygodniu wykroili, że już nawet nie wiedziałem co robić. Gdyby sprawa była mniej delikatna — w mordę bym huknął jednego i drugiego i spokój byłby. Ale nie chciałem, żeby się kto na mnie rozezlił, bo by sprawa może do Hardinga i Topsona doszła, gdyby ktoś był na moment górą — toby Markus mu dopomógł, żeby mnie pogrążyć, — i djabli by mnie wzięli. Wolałem już milczeć i odgryzać się półgębkiem, ale co mnie ćmiło, to ćmiło. A co mnie zżerało najbardziej — sukinsyństwo Patsona. Wiedział, szczeniak, dosko-

nale jak się cała moja sprawa ma, a najbardziej, łachudra, podjudzał wszystkich na mnie. Ale spotkamy się z nim jeszcze, to ja mu te skandynawskie białe ząbki porachuję. Och, źle ze mną było. O jedno tylko Boga prosiłem, żebyśmy prędzej wyszli w morze.

Wyszliśmy w morze. Ciężka droga była. Szły tajfuny, jeden po drugim. Wciąż szliśmy na pograniczu wyżu i niżu, — a wie pan jak to wygląda na morzu Chińskiem. Z bunkrem było krucho, maszyny nie trzymały pary, szliśmy na pół-obrotach. zalewało okrutnie, rufą ryliśmy bez przerwy, — a na rufie był właśnie kambuz. Troska mnie brała ogromna, bo nieraz wyglądało na to, że zmyje nam nadbudówkę razem z kambuzem i moją skrzynką. Djabli mnie brali...

Wie pan, jednej nocy tom omal po mordzie od Topsona nie oberwał, a wie pan jaki to spokojny człowiek i tak łatwo nie wścieknie się. Ciężka noc to była, bodaj najcięższa... Stałem przy sterze, a „Kandia" paskudne pudło, płaskodenne, więc przy bocznej fali zupełnie rufą zarywa się, lepiej jest trzymać prosto na fale, — no ale cóż — zanadto z kursu schodziliśmy, jakie trzy rumby a może i więcej...

Stoję ja tak przy naktuzie i aż serce we mnie zamiera, jak słyszę, że fala zarzuca na rufę. Nadbudówka słaba była, tandecka robota, większy chlust i rozmiecie ją w strzępy. Więc ją pocichutku przekładam szturwał prosto na fale, żeby tej mojej nadbudówce ulżyć...

Sam Topson wciąż sterczał na mostku górnym, przy kompasie głównym.

— Huxley, — wrzeszczy w tubę, — trzymać na kursie.

— Na kursie, — odpowiadam i wjeżdżam na właściwy rumb. A tu znów fala łomotnie, serce zamrze we mnie, — i odrzucam szturwal, na prostą falę stawiam „Kandję".

Od kanalji mnie wyzywał Topson. Piekli się tam na górze, a ja mu przez tubę klaruję, że to rufę tak zarzuca, bo obciążenie złe, i że statek sam na prostą falę z wiatrem idzie...

— Błaźnie, — wrzeszczy Topson aż mu głos chrypnie, — nie nawalaj. Równo na kursie.

Znów szturwał stawiam na kurs — i słyszę jak nadbudówka trzeszczy. Wytrzymać tego nie mogłem...

Rozezlił się Topson. Śmignął z mostku i prosto do mnie do sternicy.

— Pokaż mi taki a taki, jak to ster na kursie nie trzyma...

Szturchnął mnie, sam wziął się za szprychy, aż zielony ze złości. Niech pan pomyśli — Topson rozzłościł się! Chyba ze dwadzieścia lat tego nie było. No, ale i tajfun był okrutnej mocy.

Wziął ci się on za szturwał, postawił iglice na kurs — i stery ani drgną. Doskonale statek na kursie trzyma — ale od rufy aż grom idzie, tak ją fala zapluskuje. Płakać mi się chce.

— No i cóż, taki a taki? — pyta się Topson po tem doświadczeniu, — cóż ty za żarty, taki a taki sobie stroisz? — i tak wygląda jakby mnie chciał zabić. Niech pan pomyśli jaka go pasja wtedy musiała wziąść... Ale nie bił, — tylko wywołał wachtowego i kazał Patsona postawić na ster a mnie osztrafować.

— Nie umiesz, łobuzie, taki a taki, sterować... Won stąd!...

Ja nie umiem sterować?! Niech pan pomyśli — ja, co z zamkniętemi oczyma prowadziłem nie takie statki na redę Pelau... Ale mniejsza z tem Byleby nadbudówka ocalała.

I ocalała. Inna rzecz, iż byłem po tym tajfunie zupełnie chory z troski o skrzynię. Chciałem ją zabrać ztamtąd — ale mowy o tem nie było. W tych warunkach utopilibyśmy się razem z karabinami, gdybym ją tylko na pokład wyniósł.

To mniejwięcej było tak. Przyszliśmy wreszcie do Vizagapatam z wieczoru. Portu tego nie znam wcale. Ale Patson tu bywał, i wszystko było przygotowane, bo Patson to już parę tuzinów coltów sprzedał. Więc to miało być tak: — przed świtem o trzeciej miał pod rufę podpłynąć simpang przemytników. Mieli gwizdnąć w umówiony sposób a ja już musiałem być przygotowany ze skrzynką. Trudności było wiele, — bo i Topson mógł nie spać albo który z oficerów zauważyć, a — wie pan — po główce by za to nie pogłaskali, bo gdyby wykryło się, że na angielskim statku jest przemycana broń do kolonji francuskich — skandalu byłoby co niemiara. A wie pan jakie są teraz czasy.

Więc miałem tym simpangiem pojechać na ląd, tam wziąść pieniądze, a wrócić wczesnym rankiem na barce ze słodką wodą — bo tu właśnie „Kandia" poto się zatrzymała. Z barki przedostałbym się na statek, ostrożnie, żeby nie było awantur, że samowolnie na ląd zjechałem. Wróciłbym bogaty...

— Ale nie wróciłem bogaty, — rzucił z pasją Huxley. A niech jasna cholera to weźmie...

Ale uspokoił się po chwili. Zamyślił się, coś przetrawiał, medytował. Mówił dalej:

— Czekam więc ja i czekam. Spać mi się okrutnie chciało, pięć prawiem nocy nie spał. Wszyscy jak susły śpią — a ja jeden czuwam na rufie. Boje się przegapić, bo noc czarna jak piekło, a oni mogą podpłynąć, gwizdnąć, a jak nikt się nie odezwie — odpłyną. Znaczy niema towaru...

Czekam i czekam, a tu już i świt niedaleko...

A tu jeszcze krwawię jak wieprz. Bo trzeba panu wiedzieć, że Markus, jak na złość, zamknął kambuz na klucz. Nigdy tego nie robił — a tu zaryglował i poszedł spać. I takie ścierwo — całe życie spał na podłodze, bo mu gorąco zawsze było, a tu zawalił się w kubryku. Na pokładzie tobym mu jakoś klucz z kieszeni wyciągnął, ale w kubryku to niemożliwe. Przecież nie obudzę go i nie zażądam klucza. „Poco?" — zapyta, — i całkiem słusznie. A gmerać mu w kieszeniach przy wszystkich — ryzyko; mało że warjata zrobili ze mnie, jeszcze złodzieja zrobią, a wie pan, że w naszym zawodzie takie posądzenie — niebezpieczna rzecz. Zacząłem się tedy bawić we włamywacza. Wyłamywałem zamek w dźwiach. Z początku siekierką, potem gwoździem — nie da rady. Dłubałem pilnikiem, drutem — nanic. Mokry jak mysz, spocony, rozżalony wtedy strasznie byłem. Wie pan — cała ta afera stawała się już nieszczęściem. Pracowałem więc długo, — aż wreszcie nożem otworzyłem drzwi. Otworzyłem — a tu nóż pęka i całą rękę mi pocharatał. O — widzi pan...

Istotnie Huxley podniósł rękę, odwinął rękaw i zobaczyłem siną pręgę po świeżej ranie — od dłoni do łokcia.

Huxley znów zamyślił się. Dolał sobie „Geneveru", pociągnął parę łyków i mówił dalej:

— Czekam więc i czekam. Wie pan — była wtedy taka chwila, że myślałem, że wysłańcy tych przemytników nie przyjadą — i nawet rad byłem temu. Bo już przestałem wierzyć, że cała ta afera kiedyś się skończy, — opowiadam panu całą tę sprawę zgrubsza, a przecież było jeszcze moc rzeczy drobnych, ale z tych drobnych ułożyło się tyle— że cieszyłem się na myśl, że oni nie przyjadą, a ja chlupnę poprostu tę skrzynkę do morza — i koniec. Wie pan, że łatwo nie dam się; — pamięta pan tę

awanturę z tamtą dziewczyną w Shanghaju, — gdzie to ona teraz? — Wtedy to mnie, a i pana też, sporo trudów to kosztowało, — ale teraz ta heca to mnie zmęczyła. Ale z drugiej strony myślę sobie — najgorsze już przeszło, jestem u celu, przecież to nie może być, żebym w ostatniej chwili, na ostatnim kroku potknął się. Ambicja tu we mnie grała — jak się chce dojść do końca, to się musi dojść, nieprawdaż? I tu postanowiłem: choćbym dziesięć lat z temi karabinami i z tem ryzykiem miał jeździć po świecie — będę jeździł. I tu już nie chciwość była, panie, — inna rzecz, że po załatwieniu tej sprawy byłbym bogaty na wiele lat, a przynajmniej rok pożyłbym, tak jak sobie oddawna marzę — to nie była chciwość, to było tak: — człowiek, moim zdaniem, musi być zawsze górą...

Tak więc czekam. Czekam i krwawię, bo krew mi chlusta jak z cebra. Co jakaś ryba pluśnie, czy nocny ptak nad wodą zatrzepoce, — myślę — już jadą...

Nareszcie...

Podpłynęli. Po linie zniosłem skrzynię. Wszystko w porządku. Czterech annamitów. Milczą, nic nie mówią, płyniemy i płyniemy chyba z godzinę. Tu nowa troska — żeby zdążyć na ląd przed odejściem barki na „Kandję". Bardzo się męczyłem.

Wreszcie ląd. Prowadzą mnie, — zaułki, zakamarki jakieś, nic nie rozróżniam, gęstwiny jakieś, ścieżki. Ale jestem u celu — i dusza prawie we mnie śpiewa.

I tu — panie — szlak mnie trafił. Kiedy otworzyłem tam w tej chacie przemytników swoją skrzynkę — patrzę, a w niej cebula.

— Jakto cebula? — spytałem zdumiony Huxleya.

— A tak cebula, do jasnej cholery! — wrzasnął Huxley, — cebula, rozumie pan, dwieście kilo ślicznej żółtej cebuli, do najjaśniejszej cholery!..

— No, wie pan! — ledwie mogłem wyjąkać.

— A tak! Wiem! Nic nie wiem, nic nie rozumiem. Pokpili ze mnie, potem chcieli utłuc, bo myśleli, że jestem szpiegiem francuskim — ci przemytnicy, naturalnie, — a potem zlitowali się i zaprowadzili mnie na brzeg, żebym poczekał na barkę i wracał na pokład. Czekam i czekam i zła pasja mnie bierze. Widno już, a Kandji ani śladu na horyzoncie.

Idę do celników. Pytam kiedy barka ze słodką wodą idzie na „Kandję".

— Nie pójdzie — mówią — bo w tej okolicy jest epidemja dżumy i przez tydzień ani wody, ani prowjantów na statki nie dostarczamy. Dziwne, że was o tem w Singapore nie uprzedzono. Ale przed trzema godzinami zawiadomiliśmy „Kandję", że wody nie będzie, i podniosła natychmiast kotwicę.

Tu mnie szlak trafił ostatecznie. To znaczy, że kiedy ja transportowałem tę przeklętą cebulę, „Kandja" odpłynęła. Rozumie pan? — czyż to nie zły los?

I teraz czekam tu na „Kandję" — widzi pan. I tylko nad jednem głowię się — dlaczego w tej skrzynce była cebula.

— A co było w skrzynce w Singapore?

— Tam były karabiny, sam je pomagałem pakować. I myślę sobie — jedyne rozwiązanie to to, że kiedy fala rzucała „Kandją", wszystkie skrzynki poprzesuwały się i na miejsce moich karabinów wjechała cebula. Co? Jak pan myśli, może tak być?

— Zkąd mam wiedzieć? Być może...

— Jasna cholera! A może ten zezowaty Markus zwąchał pismo nosem i zrobił mi taki kawał. Utłukę go podleca! I widzi pan — muszę tu czekać powrotu „Kandji". Za wszelką cenę muszę wiedzieć, co to się stało. Tyle mordowałem się i na nic... To mnie boli... Pal sześć pieniądze, ale tym trudem moim z tą skrzynką góry bym poruszył — a tu: — cebula!..

I pan mówi, że to nie jest zły los?..

K O N I E C

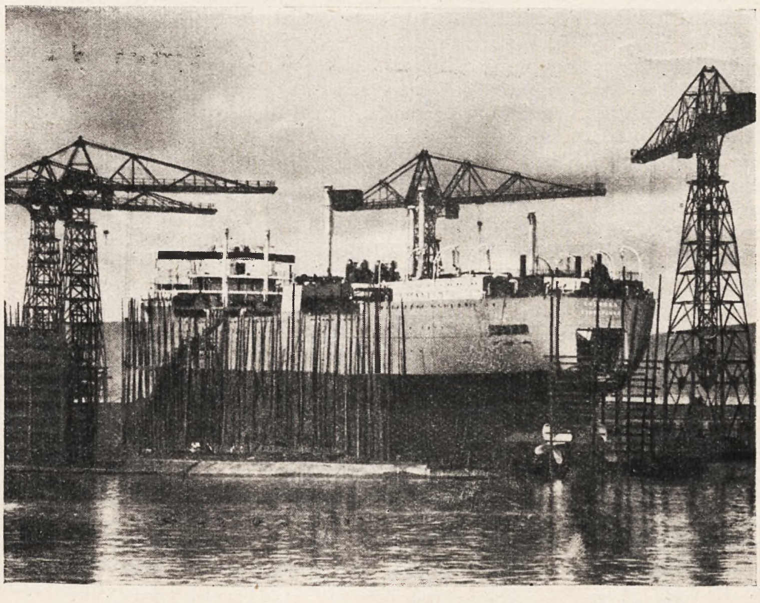
ZBIÓRKA NA OKRĘT — „DAR SZKOŁY POLSKIEJ"

Dnia 28 kwietnia w lokalu T. N. S. W. odbyło się posiedzenie Komitetu Zbiórki. Przewodniczący zdał sprawę z prac dokonanych od 2 marca do dnia 28 b. m. Ze sprawozdania wynikaże:

W okresie świąt Wielkiej Nocy przy intensywnej pomocy młodzieży dokonano wysłania nalepek do wszystkich 928 szkół średnich w Polsce. Jednocześnie rozesłano, bądź przygotowano do rozesłania paczki z nalepkami do pp. inspektorów szkolnych w województwach warszawskiem, łódzkiem, kieleckiem, obecnie rozsyła się nalepki do pp. inspektorów województwa lubelskiego.

Komitet żywi niepłonną nadzieję, że przed końcem maja pierwsza ekspedycja będzie ukończona, t. j. nalepki będą rozesłane do 1000 szkół średnich i zawodowych, seminarjów, oraz do 27.300 szkół powszechnych. Komitet pozwala sobie zaznaczyć, że będzie wykonana praca bardzo duża — i prosi o zrozumienie trudności, jakie przy jej spełnieniu nastręczyły się, co niech tłumaczy, że jeszcze nie wszystkie województwa zostały obsłużone. Z tej też przyczyny Komitet prosi osoby zainteresowane o uwzględnienie, że wszelka korespondencja będzie załatwiona po dokonaniu najpilniejszej, t. j. wysyłki nalepek.

Wobec pewnych nieporozumień, wynikających z nieznajomości stosunków między Komitetem Floty Narodowej, a Komitetem Zbiórki na okręt — dar Szkoły Polskiej, Komitet wyjaśnia, że wszelkie składki, napływające do Komitetu Floty Narodowej od młodzieży szkolnej i nauczycielstwa Komitet



Olbrzymi statek wielorybniczy „Kosmos II" w dokach Belfastu (Irlandja)

Floty Narodowej przekazuje niezwłocznie na konto Komitetu Zbiórki — P. K. O. 30 r. „Dar Szkoły Polskiej". Ponadto, jak to już było opublikowane w komunikacie z dnia 14 marca („Przegląd Pedagog." na 10 str. 249). Komitet Floty Narodowej przekazał na ten że cel składki od roku 1929. Jeśli więc szkoła otrzymuje nalepki od Komitetu Zbiórki na okręt — Dar Szkoły Polskiej, to nie ma podstaw do wysuwania argumentów, że należąc do jednego z Kół Komitetu Floty Narodowej już tych nalepek rozprzedawać nie może, przeciwnie, jeśli na terenie szkół istnieją Koła miejscowe K. Fl. N., to winny one za swe zadanie najbliższe uważać poparcie wszelkiemi siłami akcję Komitetu Zbiórki, co nie powinno wyłączyć bynajmniej równoległej akcji na rzecz K. Fl. N., przytem jeszcze raz stwierdzamy, że z obu tych źródeł, napływające fundusze będą przekazane na jedyny obecnie cel: budowę okrętu „Daru Szkoły Polskiej".

Drugą sprawą, wymagającą wyjaśnienia jest niezrozumienie ze strony szkół potrzeby przedłużenia zbierania składek, aż do całkowitej rozsprzedaży nalepek. Komitet zdaje sobie sprawę, że nie wszystkie szkoły mogą zbierać odrazu większe sumy, bądź rozsprzedać wszystkie nalepki, zwłaszcza — jeśli już przedtem składki były zbierane. W tych wszystkich przypadkach nie należy nalepek odsyłać, lecz zatrzymać je do rozprzedaży w czasie późniejszym.

Na skutek starań Komitetu p. Kurator O. S. W. w przemówieniu, wygłoszonem do dyrektorów szkół średnich Okręgu Warszawskiego, polecił zbiórkę na okręt — dar szkoły polskiej ich szczególnej uwadze i pamięci.

Olbrzymia motopompa morska

Wybrzeża Nowego Jorku ochrania na przestrzeni prawie 600 mil morskich, olbrzymi parowiec ze stali, dziwnej konstrukcji. Statek ma na swym pokładzie 4 wieże stalowe, ażurowej konstrukcji, oraz taką samą liczbę wielkich szpul nawiniętych wężami parcianemi, co nadaje statkowi pozory okrętu kablowego. Tymczasem jest to olbrzymia motopompa strażacka, będąca ciągle pod parą, gotowa w jednej chwili na sygnał alarmowy odpowiedzieć kilku dziesiątkami silnych strumieni wody, dochodzących do wysokości 1.000 stóp i przerzucających w ciągu minuty od 8.000 do 16.000 gallonów wody (około 65.000 litrów na minutę).

Szybkość, z jaką posuwa się ta morska straż ogniowa, dochodzi do 20 węzłów. Port nowojorski posiada całą eskadrę takich statków przeciwpożarowych, większych i mniejszych. Najlepiej wyekwipowane z nich — to: „Villette" i „Cervantes". Każdy kosztował po pół miljona dolarów.

Na statku przeciw-ogniowym znajduje się instalacja radjowa, nadowczo-odbiorcza. Statki pożarnicze ochraniają majątek wybrzeży nowojorskich, obliczany na biljon dolarów. Zresztą nie chodzi tu tylko o ochronę wybrzeży, lecz również o bezpieczeństwo olbrzymiej ilości okrętów, przechodzących w ciągu roku przez port nowojorski. A jest ich prawdziwe mrowie, gdyż — jak podaje statystyka ruchu — frekwencja roczna w porcie wielkich statków dochodzi do cyfry 20.000, nie licząc całej masy statków wycieczkowych, parowców, jachtów, motorówek, bark, łodzi sportowych wioślarskich i rybackich, oraz wielu miljonów istnień ludzkich, przybywających i odpływających z portu nowojorskiego w ciągu roku.

Nowe Koła Komitetu Floty Narodowej

W ostatnich dniach zostało zorganizowanych i zatwierdzonych siedem nowych, Kół Komitetu.

Składy zarządów są następujące:

1. Prezes — Inż. Teofil Wszelaczyński, Skarbnik i Sekretarz — Piotr Pusz, naczelnik gminy.

2. Przewodniczący — Antoni Godlewski.

3. Przewodniczący — Stanisław Walczak. Członkowie — Przybyłowicz Roman, Staniszewski Aleks., Sarzałowa Leokadja; Zastępcy — Komiński Kazimierz, Gospodarowicz Józef. Komisja Rewizyjna — Baranowski Władysław, Różański Józef, i Ostrowski Mieczysław; Zastępcy Konowicz Mikołaj i Brylski Marcin.

4. Przewodniczący — Janczewski Leonard, Zastępca Przewodn. Foremski Bolesław. Członkowie — Umiński Bron., Rojewski Marjan, Gips Abram. Zastępcy: — Wochowicz Mark i Borysiakówna Marja. Komisja Rewizyjna: Gloksik Marcin, Trzebiński Michał, Schucidra Ferdynand. Zastępcy — Michta Bolesław, Modzelewski Edward.

5. Przewodniczący — Kolaszyński Wład. Członkowie — Jeleniewski Zygm., Wodziński Micch. Kostrzewa Szymon, Śniadała Jan. Zastępcy: — Rybiński Antoni, Wegert Rajnhold. Komisja Rewizyjna: Florczak Feliks, Prorok Andrzej, Grochowski Leon, Zamtępcy — Surma Jan i Rudziński Otton.

6. Przewodniczący — Kazimierz Nowosielski. Członkowie — Wład. Nekrasz, Stan. Balicka, Janina Skowrońska, Walerjan Bujnowski, Stefan Wierzyński, German Rembiszewski. Członkowie Komisji Rewizyjnej — Emilja Dajn, Aleks. Baczkowski, Romuald Blum, Witold Mameczyc, Kazim. Podczaski.

7. Skład Zarządu: Przewodniczący — Inż. Godlewski. Członkowie — Dr. Schützer, kom. Jażdżdyyński, Paszkowski, insp. Chlewski, inż. Gutkowski, Wilkoszewska. Komisja Rewizyjna — Starosta Maćkowski, posłowie: Osiński i Ziętek.

Protest Kół i Członków K. Fl. Narodowej

W sali magistratu m. st. Warszawy dnia 1 czerwca 1931 roku odbyło się Zebranie delegatów Kół i Członków Stołecznego Komitetu Floty Narodowej. Zebrani jednomyślnie uchwalili następujący protest.

„Wobec stale rozpuszczanych od pewnego czasu pogłosek o złej gospodarce Komitetu Floty Narodowej i napaści na niestrudzonego jego założyciela i faktycznego Kierownika Generała Marjusza Zaruskiego, zebrani delegaci Kół i członkowie Komitetu,po bliższem i dokładnem zaznajomieniu się z wynikami pracy i gospodarką Komitetu, uchwalają jednomyślnie energiczny protest przeciwko szkodzeniu Instytucji tak świetnie się rozwijającej, a mającej tak wielkie państwowe znaczenie.

W szczególności zaś potępiają niedopuszczalne środki walki, zmierzające do szkodzenia tej Instytucji, stosowane od dłuższego czasu przez różne indywidua. A nawet — rzecz trudna do uwierzenia — wśród napaści znalazło się niesłychane wystąpienie Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej. W sprawozdaniu bowiem z działalności Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej do dnia 1 IV. 1931 r. czytamy następujący ustęp:

„Pozatem Zarząd zajął się sprawą działalności Komitetu Floty Narodowej, który zboczył z właściwej drogi, rozpraszając kapitały, uzyskiwane z ofiarności publicznej na cele nic nie mające wspólnego z budową floty. W sprawie powyższej poczyniono odpowiednie kroki, które mają na celu położenie kresu temu stanowi rzeczy".

Niepraktykowane w stosunkach między Stowarzyszeniami wtrącanie się Ligi Morskiej i Kolonjalnej do spraw obcej Instytucji, która posiada przecież własne swe Władze i Komisję Rewizyjną, uważamy za obrażające Instytucję oraz osoby, stojące na jej czele, t. j. PP. Marszałków Sejmu, Senatu, Premjera, Ministrów, dostojników i ideowego jej Kierownika Gen. Zaruskiego, tembardziej, że zarzut powyższy, zupełnie fałszywy, spotyka Komitet ze strony Ligi Morskiej i Kolonjalnej, która 2 lata temu widziała się zmuszoną powołać Komisję Nadzwyczajną dla zbadania w Lidze istniejących wielkich nadużyć, których skutki Liga dotychczas ponosi".

* * *

„Polska Flota Narodowa" w myśl swych założeń unikała do tej pory wszelkich polemik i wystąpień przeciw niepowołanym i samozwańczym kontrolerom działalności Komitetu Floty Narodowej. Obecnie drukujemy jednak powyższy protest, uchwalony na Zebraniu Delegatów Kół i Członków Stołecznego K. Fl. N. dla poinformowania społeczeństwa jak wielkie i niczem nieuzasadnione przeszkody na drodze swej działalności Komitet zwalczać musi.

T. P. MAGRUDER
Kontr-admirał marynarki St.Zj.

O WOJNIE MORSKIEJ W LATACH 1917—18

Spolszczył H. BROSZKIEWICZ

Pewnego razu przy nabieraniu wodnego balastu, L-4 byłaby zgubiona przez omyłkę dyżurnego mechanika, który źle odczytał podziałkę na wskaźniku głębokości; łódź nagle zaczęła szybko się pogrążać i zatrzymała się dopiero na dnie, grzęznąc w miękkim mule, na głębokości 280 stóp, znacznie niżej swojego bezpiecznego pogrążenia. Po użyciu gwałtownych środków udało się wypłynąć dzięki przytomności umysłu i energji dowództwa i załogi, kiedy w wieży, pod wpływem nadmiernego ciśnienia wody zzewnątrz utworzyły się szczeliny i zguba była prawie pewna. Wracając do portu na reperację, L-4 spotkała łódź podwodną i próbowała uderzyć ją dziobem, lecz to nie udało się, a niemcy odpowiedzieli wystrzałem torpedowym Chcąc ujść zagłady, łódź amerykańska, jakkolwiek uszkodzona, zaryzykowała nagłe pogrążenie. Był to manewr bardzo trudny i niebezpieczny, lecz powiódł się dzięki szybkiej decyzji i natychmiastowemu wykonaniu: torpeda przeszła zaledwie parę stóp nad łodzią L-4.

Łodzie podwodne aljantów, operując w strefie wojennej, często bywały w niebezpieczeństwie ataku ze strony współdziałających kontrtorpedowców i innych okrętów patrolujących, przyjmujących je omyłkowo za nieprzyjacielskie.

Pewnego dnia amerykańska łódź L-10 spotkała dwa kontrtorpedowce amerykańskie i w przypuszczeniu że nie była zauważona, pogrążyła się na głębokości 60 stóp i zmieniła kurs. Nagle rozległy się w pobliżu serje wybuchów bomb głębinowych. Wstrząśnienie wyłączyło światło elektryczne i akumulatory motorów, zmuszając łódź do wyjścia na powierzchnię. Szczęściem udało się jej w porę pokazać swoje sygnały rozpoznawcze, wcześniej, niż patrol zasypał ją pociskami. Kapitan kontrtorpedowca miał sposobność przekonania się, że atakował swojego byłego kolegę ze Szkoły Morskiej w Annopolio, z którym w tamte czasy mieszkał w jednym pokoju.

Zawsze, kiedy pokazywał się peryskop, patrol natychmiast rozpoczynał ogień, wcześniej, niż łódź zdążyła pokazać sygnał rozpoznawczy. Czasami zdarzało się że pokazanie sygnału rozpoznawczego nie odrazu pomagało: nim został zauważony, już pociski padały koło burty. Pewien młody i uparty dowódca łodzi podwodnej próbował trzymać się ściśle rozkazu o niezanurzaniu się przed wymianą sygnałów rozpoznawczych. Przy jednem spotkaniu z kontrtorpedowcem upierał się „wytrzymać". Gdy pociski posypały się przy samej burcie, nie wytrzymał. „Do djabła z taką robotą" — krzyknął — „nagłe pogrążenie".

Łodzie w nocy musiały wypływać na powierzchnię, by puścić motory spalinowe i nabić wyczerpane akumulatory i przewietrzyć pomieszczenia; często groziło im w w tym czasie zderzenie z okrętami nadwodnemi, chodzącemi w strefie wojennej bez świateł. Jedna z łodzi ledwo uszła zmiażdżenia przez „Lewiatana": zdążyła w ostatniej chwili wykonać manewr nagłego pogrążenia, by usłyszeć za chwilę, jak ten olbrzym przeszedł nad nią zaledwie parę stóp nie sięgając jej kilem.

Zarówno łodzie podwodne, jak kontrtorpedowce i statki myśliwskie działały w północnym Atlantyku przy wybrzeżach amerykańskich. Amerykanie widzieli niemiecką łódź podwodną po raz pierwszy w 1916 r., kiedy „Deutschland" odbyła dwie podróże handlowe do Stanów Zjednoczonych. Po przystąpieniu Stanów do koalicji, łodzie typu „Deutschland" zostały przerobione i przystosowane do krążowania wojennego. Zadania ich były d w o j a k i e:



„Jeśli nie chcesz mieć zemną do czynienia to zapisz się natychmiast na członka Komitetu Floty Narodowej. — Wkładka 1 zł. rocznie"!

po pierwsze — niszczyć wszelki nieprzyjacielski tonaż, po drugie — zmusić nieprzyjacielskie siły przeciwpodwodne do pozostawania w wodach ojczystych w celach obrony, powstrzymując je w ten sposób od działania w europejskiej strefie wojennej. Niemieckie rejdy podwodne nie przeszkodziły jednak Stanom Zjednoczonym w przysłaniu do Europy sił przeciwpodwodnych i transportów. Jedynym rezultatem ich działania było niszczenie tonażu i ustawianie pól minowych. Do końca wojny niemieckie łodzie, operujące u amerykańskich wybrzeży, storpedowały i zatopiły 79 statków.

Tylko 60 mil od brzegu.

Z tych 79 statków 62 były rybackie, szkunery, morskie holowniki i barki, 17 — większe jednostki, 7 dużych parowców, w tem 2 duże okręty wojenne, były zatopione lub poważnie uszkodzone przez miny, które ustawiły podwodne zakładacze pól minowych wzdłuż atlantyckiego brzegu Ameryki. Najwięcej obawiały się łodzie uzbrojenia artyleryjskiego okrętów wojennych.

Pierwsze wypadki utraty życia przy topieniu tonażu w wodach amerykańskich przez łodzie podwodne zdarzyły się w chwili zniszczenia statku pasażerskiego „Cardina". Statek ten był zaatakowany ogniem działowym niemieckiej łodzi podwodnej U-151, 2 czerwca 1918 r., w odległości 60 mil od przylądka Cape May. Po opuszczeniu statku przez pasażerów i załogę, szalupy ratunkowe odbiły od burty, by łódź podwodna nie skorzystała ze znajdujących się na statku zapasów. Jedna z szalup wywróciła się na fali, gdyż morze było wzburzone, i 13 osób utonęło, w tej liczbie 2 kobiety. Pasażerowie pozostałych łodzi zostali uratowani.

Krążowania łodzi podwodnej ex „Deutschland", przechrzczonej na U-155, były charakterystyczne i ciekawe. Opuściła ona Kiel w sierpniu 1918 r., po przeróbkach i przystosowaniu jej do akcji wojennej. 27 tegoż miesiąca zaatakowała amerykański konwój, składający się ze statków frachtowych „Montoso", „Ticonderoga" i „Rendo", w odległości 60 mil od wyspy Corvo w grupie Azorów. „Montoso" i „Ticonderoga" były uzbrojone i na ogień działowy odpowiedziały też ogniem, co zmusiło łódź do pogrążenia się. W trzy dni później ta sama łódź zaatakowała statek „Franck H. Buck", lecz atak został odbity przy okolicznościach, upoważniających do twierdzenia, że łódź zatonęła. Wbrew temu mniemaniu, U-155 na drugi dzień storpedowała norweski statek, a w tydzień później zaatakowała angielski transportowiec.

Dokładność informacji, udzielanych przez angielską Inteligence Service (służba wywiadowcza), obrazuje depesza, otrzymana w Waszyngtonie 19 września, treści następującej: „Monmouth" melduje, że był ścigany przez łódź podwodną pod 43 stopniem szerokości północnej i 45 stopniem długości zachodniej. Jeżeli ten raport okaże się zgodnym z prawdą, ścigająca łódź była jedną z dwóch, których wyjście w morze było spodziewane w połowie czerwca; dosięgnie ona wybrzeży amerykańskich około 15 września. Według naszych wiadomości, druga łódź w dniu 2 września jeszcze nie opuściła Kielu". Jak się później okazało, U-155 zbliżyła się do wybrzeża amerykańskiego 15 września.. Druga łódź, wspomniana w depeszy, opuściła Kiel w połowie września i udała się na operację w okolicę Azorów.

Zgodnie z wywiadem.

Źródła tajnych wiadomości o niemieckich operacjach podwodnych, będące w rozporządzeniu aljantów, dostarczyły obfitych informacji. 29 czerwca 1918 r. adm. Sims zawiadomił Waszyngton: „W morze wyszedł drugi krążownik podwodny i obecnie znajduje się u wybrzeży Irlandji; wyznaczony mu rejon działania jeszcze nieznany; krążownik ten osiągnie długość geograficzną latarni pływającej Nantucket przed 15 lipca". Rzeczywiście, łódź podwodnaU-156, typu „Deutschland", udała się w oczekiwanym kierunku i 14 lipca widziano ją w odległości jednego dnia podróży od wskazanego przez adm. Simsa miejsca. 24 lipca adm. Sims depeszował: „Administracja otrzymała informacje, wskazujące na to, że U-156 zamierza operować w zatoce Maine a jeżeli tam pogoda będzie mglista, to przeniesie rejon w pobliże wybrzeża Delaware". Zgodnie z zapowiedzią, U-156 zatopiła wiele statków w wodach, opływających wybrzeże Nowej Szkocji (zatoka Maine) w dn. 3, 4 i 5 sierpnia. 1 sierpnia 1918 r .doniesiono, że podwodny zakładacz min operuje przy amerykańskiem wybrzeżu i prawdopodobnie ukaże się przy latarni pływającej Nantucket 2 sierpnia. Była to U-117, która przeszła obok latarni 11 sierpnia, wykonawszy przedtem inną operację. 9 sierpnia Admiralicja angielska zawiadomiła Waszyngton, że dwie łodzie podwodne typu „Deutschland" opuszczą bazę około połowy miesiąca i udadzą się na amerykańskie wody. Obliczono, że łodzie dosięgną tych wód w drugim tygodniu września, lecz nie wcześniej; jedna z nich, U-155, była 15 września w odległości 200 mil od Halifaksu. 10 sierpnia i 2 września adm. Sims doniósł o powracających dwóch podwodnych zakładaczach min, które operowały w wodach amerykańskich, przyczem podał ich kursy. Wiadomość ta została potwierdzona ze wszystkiemi szczegółami przez niemieckie sprawozdania urzędowe, zbadane już po wojnie.

Wiadomości o niemieckich zamierzeniach i planach, otrzymywane przez aljantów, przyczyniły się znacznie do sukcesów walki z łodziami podwodnemi i zwiększenia niemieckich strat w tonażu podwodnym. W rezultacie tej walki aljanci zatopili 178 niemieckich łodzi podwodnych, 7 zagarnęli po wpędzeniu ich na mieliznę lub uszkodzeniu w boju, 14 łodzi Niemcy sami wysadzili w powietrze przy opuszczaniu baz we Flandrji. Ze 178 zniszczonych—18 zatopiono przez uderzenie dziobem, 7 zatopiły „okręty tajemnicze", 17 zginęło od torped łodzi podwodnych aljantów, 59 od ognia działowego i bomb głębinowych z kontrtorpedowców, statków myśliwskich i innych jednostek patrolujących, 48 od min podwodnych i 6 od bomb, rzuconych z hydroplanów. Los 28 pozostałych jest dotąd nieznany. Od czego zginęły — nazawsze pozostanie tajemnicą głębin morskich.

(D. c. n.)

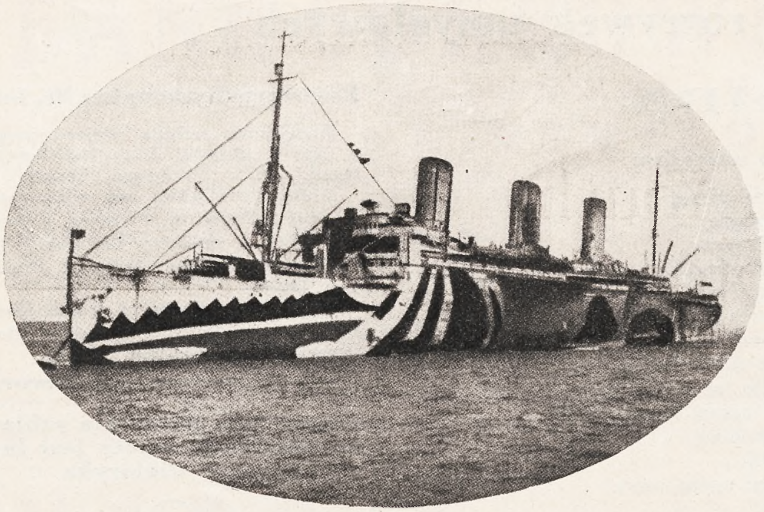
100 milowa trasa biegu motorówek

W końcu maja r. b. odbyły się w Poole Harbour zawody motorówek angielskich. Bieg odbył się w nader trudnych warunkach przy silnej bocznej fali odbijającej od kamiennego wybrzeża między Poole i Hamworthy.

Z pośród innych przeszkód, które zastosowano celem wypróbowania sprawności kierowców, wymienić należy bramkę łukowato wygiętego pręta żelaznego, tworzącego kształt olbrzymiej szpilki do włosów, opartej końcami na dwóch zakotwiczonych bojach. Każdy z zawodników musiał przejść pełnym gazem pod tą szpilą.

Trzeciem utrudnieniem było okrążenie t. zw. szyi butli, którą stanowił zwyczajny filar mostu.

Zdobywcą palmy pierwszeństwa został, jak w roku poprzednim, lord Kingsborugh, który jechał z konstruktorem i mechanikiem swej łodzi p. B. A. Woodem.



„Leviathan“ statek amerykański pomalowany w kolorowe pasy i kąty. Ten sposób malowania był zastosowany w czasie wojny w przewidywaniu, że linje skośne i łamane uniemożliwią określanie odległości przy pomocy telemetra. Przewidywania te nie sprawdziły się.

Wśród książek

Inż. E. Lenartowicz. Podręcznik żeglarstwa regatowego.
Warszawa 1930. Cena 1.50 zł.

Podręcznik podaje całokształt zagadnień tyczących się wioślarstwa regatowego. Autor po krótkim wstępie ogólnym i historycznym omawia naukę, styl i technikę wiosłowania, opisuje osady, tabor regatowy i regaty. Praca oparta jest na bogatem doświadczeniu autora oraz literaturze obcej tego tematu. Zdobi ją 31 rysunków w tekście. Nadmienić należy, że jest to jedyny w polskiej literaturze sportowej podręcznik wioślarstwa na wyższym szczeblu.

Tad. Fonferko. Jak zbudować kajak.
Warszawa 1930. Cena 1.50 zł.

Poważną trudnością w rozwoju sportu kajakowego u nas stanowią duże stosunkowo ceny za dobre łodzie, niedostępne szczególnie dla naszej młodzieży. Tym wszystkim z pomocą pospiesza doskonała książka T. Fonferki doświadczonego konstruktora p. t. „Jak zbudować kajak“ podając wskazówki w jaki sposób zbudować kajak płócienny własnemi siłami i środkami. Dla lepszego zrozumienia opisu konstrukcji, autor zamieścił wiele rysunków i tablic, które dokładnie przedstawiają wymiary poszczególnych części kajaka.

L. Szwykowski. Krótki podręcznik żeglarski.
Warszawa 1930. Cena 1.50 zł.

Autor, doświadczony żeglarz, podał krótko i przystępnie całokształt wiadomości o żeglarstwie na rzekach oraz morzu. Praca zawiera wiele cennych rad i wskazówek oraz posiada wiele ilustracyj.

Państwowa odznaka sportowa. Warszawa 1931.
Cena 0.65 gr.

Książeczka ta podaje rozporządzenia Rady Ministrów z dn. 27 czerwca 1930 r., o państwowej odznace sportowej. Ponadto zawiera regulamin tej odznaki, wydany przez dyrektora Państwowego Urzędu W. F. i P. W. Każdy sportowiec, który pragnie odznakę tę otrzymać, musi zapoznać się z wymienionemi przepisami.

Wszystkie wyżej wymienione książki są wydane przez Główną Księgarnię Wojskową w Warszawie, Nowy Świat 69.

Przykład godny naśladowania

W gminie Szczawin powiatu Gostynińskiego, przy silnem poparciu akcji Komitetu przez Wójta gminy p. Franciszka Łuczaka i Sekretarza gminy p. Hieronina Hetmana, zebranie gminne powzięło uchwałę, mocą której wszyscy obywatele gminy Szczawin dobrowolnie opodatkowali się na rzecz Komitetu Floty Narodowej po 1 zł. od każdego gospodarstwa.

Akcję zbierania tego funduszu uskutecznia Urząd gminny przy pobieraniu danin państwowych i komunalnych.

Królewskie regaty

Dnia 23 maja r. b. zaczęły się w Southend w Anglji południowej, doroczne sezonowe wyścigi jachtów.

Z pośród większych jachtów do zawodów stanął znakomity żaglowiec „Shamrock V“, własność sir Thomasa Liptona, znanego w całym świecie plantatora i kupca herbacianego.

W swoim czasie „Shamrock V“ zdobywał rekordy angielskie w zawodach morskich na wielkiej przestrzeni z Southend do Harwich. W tym roku „Shamrock V“ staje do wyścigu wyposażony w nowe żagle i inne ulepszenia techniczne. Biegi będą odbywały się prawie codzień w tegorocznym sezonie letnim. W początkach czerwca r. b. stanie do zawodów poważny konkurent „Shamrocka V“ — jacht królewski „Britania“.

Ruch okrętów w portach amerykańskich

W ciągu marca r. 1931 statystyka wykazuje następujący ruch okrętów w 6 portach amerykańskich do wszystkich części świata:

	do Europy	Azji	Afryki	Środ. Połud. Am.	Austr
z Now. Jork.	131	30	8	173	3
Bostonu	22	4	—	2	—
Filadelfji	31	1	1	4	—
Baltimore	27	3	—	6	—
N. Orleanu	29	7	1	23	—
San Francisc.	42	13	1	20	6



Uroczysty wyjazd floty niemieckiej na manewry.

Dział rozrywek umysłowych

SZARADA

Raubszycom pro memoriam

O pierwszej i szesnastej, raz szaradę piszę,
To czuję w duszy jakby **pietnaste drugie,**
I narzekań **szesnaście — jeden** nie usłyszę,
Gdyż z niej wypłynąć możem na wód słonych smugę
W stronę **czwartej i piątej,** Londynu, Newjorku...
Niech **dwadzieścia — ośmnaście** serce się radością,
Że nas nie zawiązano niby raka w worku,
Choć **trzynasty — czternasty** aż się dusi złością,
Dziesiątego — dwadzieściadwa wbito mu w głowę
Że **siedm — ósmy — wstecz trzeci** naszej konkurencji
Zmniejszy jego bogactwa wkrótce o połowę,
I nie da mu rozwijać swej omnipotencji...
Chcą, aby nie **trzynaście — dziewięć** nasza nawa
Szarej piersi Bałtyku ni innego morza,
Jedenaście — dziewiętnaście pragną gdzie brzmi sława
Polskiej flagi, co wiedzie ją dziś ręka boża.
Wstecz dwudziestej — ośmnastej — piątej wam nie braknie
Kłusowników, co lubią polować na cudze,
Gdyż każdy z was, od dziecka, krzywdy wszystkich łaknie,
Na fałszu i perfidji zostając usłudze.
Ja tam im źle nie życzę, niech im **sześć wstecz** świeci,
Niech im los **siedem — cztery** bobu jak potrzeba,
Za to, że wszystkich wplątać chcą znów w wojny sieci,
Niech im w **cztery — szesnastej** pogrom niosą nieba!
Prawda, żeśmy zaleźli w **czternasty** jak ryba,
Między dwu ciężkich wrogów, od całych stuleci,
Którzy **dwadzieścia — siedem** nienawiścią, chyba
Innych uczuć nie znają... przeto nasze dzieci
Uczmy, jak strzec swych granic: niech Mania, **trzy — druga,**
Franek, Stasio i Janek i kto w Boga wierzy,
Jak Ojczyzna jest nasza szeroka i długa
Niech baczności, od krańca w kraniec, słowa szerzy!
Wiadomo: wróg: **dziewiąte — piętnaste** co może,
Czy z **dziewięć — dwudziestegodwa,** czy z łąki, z lasu,
Sięga nawet mackami już po Polskie Morze,
Nie żałując podstępu, fatygi — ni czasu.
Szósty i osiemnasty to już jest ród wilczy,
Dwanaście wyć potrafi, raz mu wyć pozwolą;
Siedem i siedmnaście niby trusia zmilczy,
Raz spostrzeże **siedmnaście,** że go żebra bolą.
Dwunasta — dwadzieściadwa — czwarta mu jest obcą
W momencie, **raz** poczuje siłę po swej stronie,
Wnet prowokacje jego jak gazy się kopcą,
A łunami pożogi świat dymi i płonie.
Dwadzieścia — dwadzieściaraz jedenaście ręka
Nieraz swędzi okrutnie i chcesz z całej siły
Dwadzieścia — dziewiętnaście w garście, że aż stęka
Twoja pierś, by — na kwaśne jabłko — ręce biły.
Gdyby **czwarte — dziewiąte** prędzej łaska boska
Narodom się opatrzeć, lub przejrzeć na oczy,
To minęłaby może ta koszmarna troska,
Co od wieków Krzyżackim mieczem ziemię broczy.
Dwadzieściaraz — szesnaście już się **sześć dwanaście**
Lżej na duszy i sercu, na samą myśl przecie,
Dwanaście może kiedyś podłotę przepaście
Pochłoną i nikczemność zmniejszy się na świecie.
Jeszcze nie **osiem — dziewięć** przeznaczeń godzina,
Nie **cztery — jedenaście** boszom jest przestroga,
Że wszystko przeciw nim już zwracać się poczyna,
Skończywszy na narodach, począwszy od Boga.
Obyście **siedem — szesnaście — dziesięć** z pośród ludzi
Niby ta sól na wodzie, jak w przestrzeni para...
Pan — Europą dzisiaj już się nikt nie łudzi,
I nikt w spółżycie z wami wierzyć się nie stara.

HENRYK PIANOWSKI.

Rozwiązania niniejszej szarady nadsyłać należy pod adresem redakcji do dn. 20. VI b. r.

Rozwiązanie zadania z Nr. 5-6

Rozwiązanie zadania zamieszczonego w Nr. 4 „Polskiej Floty Narodowej" brzmi: *„Morze To Potęga Państwa"*.

Trafne rozwiązanie we właściwym terminie nadesłali: z Warszawy p. Hanka Jasker. p. Stanisław Borowski. i p. J. Ziomek. Z Częstochowy p. Bronisław Mazur.

Nagrody książkowe w drodze losowania otrzymują: 1. p. Stanisław Borowski 2. p. Bronisław Mazur.

Bonzio dziś głosu nie zabiera, ponieważ zajęty jest łapaniem wieloryba



Czy ryba, czy piernik,
Żyć to wszędzie da się,
Mówił stary sternik,
A na morzu zasię

Najlepiej jest chyba:
Masz do jadła chętkę —
Zarzuć z rufy wędkę —
Złapiesz wieloryba.

(3-1)

Ważne dla amatorów sportu wodnego

Dzięki wielkim postępom techniki, każdy posiadacz jakiejkolwiek łodzi może się stać posiadaczem motorówki.

Wystarczy nabyć przyczepny silnik „Elto", „Spinway" lub „Caille".

Cena takiego silnika jest stosunkowo niska, za niewielkie pieniądze można więc mieć przyjemność i pożytek.

Jeneralne przedstawicielstwo powyższych motorów posiada firma *„Bracia Nowiccy"* w Warszawie, Królewska 20, tel. 643-11.

8-9-y numer czasopisma ukaże się 1-go lipca r.b.

Prenumerata miesięczna zł. 2, półroczna zł. 10, roczna zł. 20.

Ceny ogłoszeń 1/1 strona — 1000 zł., 1/2 strony — 550 zł., 1/4 strony — 300 zł., 1/8 strony — 175 zł. Ogłoszenia w kolorach 25% drożej.

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Senatorska 14 (Magistrat), tel. 688-33. Konto P. K. O. 25.333.

Redaktor: ZDZISŁAW ANDRZEJOWSKI Wydawca: STOŁECZNY KOMITET FLOTY NARODOWEJ.

Drukowane na papierze firmy: „**DAWIDOWICZ, KEMPIŃSKI i S-ka**", Spółka Akcyjna Przemysłu i Handlu Papierniczego Warszawa, Chmielna 43, tel. 246-68, 246-69 i 253-56

Zakłady Drukarskie „HELIKON" Warszawa, Elektoralna 25, tel. 778-52.